

КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

ЮНКТАД



ОБЗОР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

2013 ГОД



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк и Женева, 2013 год

ПРИМЕЧАНИЕ

Обзор морского транспорта является периодической публикацией, выпускаемой секретариатом ЮНКТАД с 1968 года в целях повышения прозрачности рынков морских перевозок и анализа соответствующих тенденций. Любые фактографические или редакционные изменения, которые могут оказаться необходимыми в свете замечаний, высказанных правительствами, будут отражены в исправлении, которое будет выпущено позднее.

*

**

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

*

**

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их властей или относительно делимитации их границ.

*

**

Материалы, содержащиеся в настоящем издании можно свободно цитировать или перепечатывать, однако при этом необходимо делать соответствующую оговорку со ссылкой на условное обозначение документа (UNCTAD/RMT/2013). Экземпляр издания, содержащего цитируемый или перепечатываемый материал, следует направлять в секретариат ЮНКТАД по адресу: Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland.

UNCTAD/RMT/2013

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

В продаже под № R. 13.II.D.9

ISBN 978-92-1-112872-7

e-ISBN 978-92-1-054195-4

ISSN 0566-7682

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Обзор морского транспорта, 2013 год, был подготовлен сотрудниками сектора логического обеспечения торговли Отдела ЮНКТАД по технологии и логистике. Координатором работы над *Обзором* был Ян Хоффман, административную поддержку и форматирование текста обеспечивали Флоран Удри и Венди Хуан, контролировал работу Хосе Мария Рубиато, а общее руководство подготовкой *Обзора* осуществляла Анна Миру. Авторами являются Регина Асариотис, Хассиба Бенамара, Ян Хоффман, Ансар Джаймурзина, Анила Премти, Хосе Мария Рубиато, Винсент Валентайн и Фрида Юсеф.

Редактирование публикации осуществили Джон Роджерс, Люси Аннет Делез-Блэк и Марица Асенсиос. Дизайн обложки – Софи Комбетт и Надеж Хаджемьян. Компьютерную верстку текста обеспечивала Натали Лорио.

Составители выражают искреннюю признательность за ценные замечания и предложения, представленные следующими рецензентами:

Глава 1: "Кларксон ресерч сервисез", Трейси Чатман, Сократес Лептос-Бурги, Ян-Виллем Ванхогенхёйзен.

Глава 2: "Кларксон ресерч сервисез", Ян Дувал, Томас Паулик.

Глава 3: Ханнес Финкенбрик, Роберт Пиллер, Ян-Виллем Ванхогенхёйзен.

Глава 4: Мэри Р. Брукс, Хван Ги Сун, Сон Дон Ук.

Глава 5: Махин Фагфури, Стивен Феврие, Андре Стокниоль, Мэрю Уилсон.

Глава 6: Тханаттапорн Расамит, Гордон Вилмсмейер.

Кроме того, составители выражают благодарность Владиславу Шувалову за рецензирование всего текста публикации..

СОДЕРЖАНИЕ

Примечание	ii
Выражение признательности.....	iii
Сокращения.....	viii
Пояснения.....	x
Группы судов, используемые в <i>Обзоре морского транспорта</i>	x
Предисловие	xi
Резюме.....	xii
1. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	1
A. Мировое экономическое положение и перспективы	2
B. Мировые морские перевозки.....	6
C. Некоторые новые тенденции, затрагивающие международные морские перевозки	30
2. СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА	41
A. Структура мирового флота.....	42
B. Принадлежность и эксплуатация мирового флота.....	50
C. Эксплуатация контейнеровозов и обслуживание линейным судоходством	59
D. Регистрация судов.....	65
E. Судостроение, сдача судов на слом и новые заказы	68
3. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	75
A. Фрахтовые ставки	76
B. Последние тенденции в области финансирования в секторе морских перевозок: повышение роли прямых инвестиций.....	88
4. РАЗВИТИЕ ПОРТОВ.....	99
A. Грузооборот портов	100
B. Финансирование инвестиций в портовое хозяйство	103
C. Последние тенденции в развитии портов	108
D. Анализ работы портов	114
E. Выводы	116
5. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ	119
A. Важные изменения правового регулирования в области транспорта	120
B. Изменения в области регулирования, касающиеся сокращения выбросов парниковых газов с судов, осуществляющих международные перевозки, и другие природоохранные вопросы.....	122
C. Другие правовые вопросы и изменения в области регулирования, касающиеся перевозок.....	134
D. Положение дел в связи с конвенциями	143
E. Международные соглашения об упрощении процедур торговли	143

6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОГО ДОСТУПА К МОРСКОМУ ТРАНСПОРТУ ДЛЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ	161
A. Барьеры для транзитных систем	162
B. Издержки ненадежного транзита	166
C. Модель изменения парадигмы транзита	168
D. Выводы	172

Приложения

I. Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т)	178
II. (a) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. бр.-рег. т)	183
II. (b) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. т дедвейта)	188
II. (c) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (количество судов)	193
III. Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2013 года	198
IV. Объемы обработки контейнерных грузов в портах (в английском алфавитном порядке)	204
V. Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в английском алфавитном порядке)	206

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ, ДИАГРАММ И ВСТАВОК

Таблицы

1.1. Мировой экономический рост, 2008–2013 годы (годовое изменение в процентах)	2
1.2. Рост физического объема товарной торговли по группам стран и географическим регионам, 2009–2012 годы (годовое изменение в процентах)	7
1.3. Динамика международных морских перевозок, отдельные годы (млн. погруженных тонн)	8
1.4. Мировые морские перевозки в 2006–2012 годах, в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам	13
1.5. Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2012 год (доля мирового рынка в процентах)	18
1.6. Некоторые основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2012 год (доля мирового рынка в процентах)	23
1.7. Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2009–2012 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах)	28
2.1. Структура мирового флота по основным типам судов, 2012–2013 годы (данные на начало года в тысячах т дедвейта; доля рынка выделена курсивом)	43
2.2. Динамика поставки контейнеровозов	44
2.3. Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (в процентах от общего числа судов и общего дедвейта)	46
2.4. 35 стран и территорий, которым принадлежат наиболее крупные флоты, по состоянию на 1 января 2013 года (т дедвейта)	49

2.5.	20 крупнейших компаний линейных перевозок, по состоянию на 1 января 2013 года (число судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ)	57
2.6.	35 флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом, по состоянию на 1 января 2013 года (в тоннах дедвейта)	62
2.7.	Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедвейта по группам стран регистрации, 2013 год (данные по состоянию на начало года, в процентах от совокупного дедвейта).....	64
2.8.	Поставки новых судов, основные виды судов и страны постройки, 2012 год (тыс. бр.-рег. т).....	66
2.9.	Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным видам судов и странам разборки, 2012 год (тыс. бр.-рег. т)	67
2.10.	Мировой объем заказов новых судов, 2000–2013 годы	70
2.11.	Использование тоннажа в разбивке по типам судов, январь 2013 года (в процентах от дедвейта или вместимости в м ³)	72
3.1.	Фрахтовые рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок	77
3.2.	Тайм-чартерные ставки на контейнеровозы (в долларах за одно 14-тонное грузовое место в день).....	80
3.3.	Индекс "Болтик эксчейндж"	81
3.4.	Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов, 2012–2013 годы (шкала "Уорлдскейл").....	82
3.5.	Ряд прямых инвестиций, осуществленных в последнее время в секторе морских перевозок.....	91
4.1.	Грузооборот контейнерных портов 76 развивающихся стран/территорий и стран с переходной экономикой в 2010, 2011 и 2012 годах (в ДФЭ).....	101
4.2.	Крупнейшие 20 контейнерных терминалов и их грузооборот в 2010, 2011 и 2012 годах (в ДФЭ и изменения в процентах)	103
4.3.	Сопоставление источников международного финансирования транспортного сектора (2012 год).....	104
4.4.	Краткое сопоставление потенциальных инвесторов в инфраструктуру.....	105
4.5.	Десять крупнейших инфраструктурных фондов, 2008–2012 годы	106
5.1.	Договаривающиеся стороны ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 30 июня 2013 года	142
5.2.	Перечень мер, входящих в первую "десятку" по объему оценочных потребностей в технической помощи и помощи в области укрепления потенциала	147
6.1.	Расстояния до портов от некоторых развивающихся стран, не имеющих выхода к морю	162
6.2.	Срок транспортировки экспортных грузов в днях.....	163
6.3.	Присутствие в не имеющих выхода к морю развивающихся странах основных судоходных компаний сектора линейных контейнерных перевозок, 2013 год (количество бюро).....	173

Диаграммы

1.1.	Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового валового внутреннего продукта, мировой товарной торговли и международных морских перевозок (1975–2013 годы) (1990 год = 100).....	4
1.2.	Динамика международных морских перевозок, отдельные годы (млн. погруженных тонн).....	9
1.3 (a).	Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2012 год (доля в процентах от мирового тоннажа).....	10
1.3 (b).	Участие развивающихся стран в международных морских перевозках, отдельные годы (доля в процентах от мирового тоннажа).....	10
1.3 (c).	Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2012 год (доля в процентах от мирового тоннажа).....	11

1.4.	Грузооборот морского транспорта в тонно-милях и в разбивке по видам грузов, 1999–2013 годы (млрд. тонно-миль).....	16
1.5 (a).	Мировые контейнерные перевозки, 1996–2013 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах).....	27
1.5 (b).	Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад (млн. ДФЭ).....	28
2.1.	Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2013 годы (данные по состоянию на начало года, млн. т дедвейта).....	42
2.2.	Динамика поставки контейнеровозов (новые контейнеровозы, в ДФЭ, 2005–2012 годы).....	45
2.3.	Возрастная структура мирового флота судов под национальным и иностранными флагами (тыс. т дедвейта).....	46
2.4.	Обзоры флота основных 48 владеющих судами развивающихся стран/территорий и стран/территорий с переходной экономикой (в т дедвейта и по странам принадлежности, 1 января 2013 года).....	51
2.5.	Тенденции в динамике развития флота контейнеровозов (индекс 2004 года = 100, данные за период с середины 2004 года по середину 2013 года).....	58
2.6.	Тенденции в динамике ИОЛС (максимальные значения индекса в 2004 году = 100).....	60
2.7.	Глобальная доля судов, зарегистрированных под иностранными флагами (данные по состоянию на начало года в процентах от совокупного дедвейта мирового флота, 1989–2013 годы).....	63
2.8.	Поставки новых судов, основные виды судов и страны постройки, 2012 год (тыс. бр.-рег. т).....	65
2.9.	Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом в 2012 году, в разбивке по возрасту судов (годы и т дедвейта).....	68
2.10.	Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2013 годы (тыс. т дедвейта).....	69
3.1.	Рост спроса и предложения на рынке контейнерных перевозок, 2000–2013 годы (темпы роста в годовом исчислении).....	76
3.2.	Новый индекс "Контекст", 2008–2013 годы.....	78
3.3.	Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, 2007–2013 годы (базисный год индекса – 1985, 1 000 пунктов).....	84
3.4.	Динамика суточных доходов от балкеров, 2007–2013 годы (долл. в день).....	84
3.5.	Немецкая модель командитного товарищества.....	90
4.1.	Сопоставление производительности портов в разбивке по регионам (2013 год).....	113
5.1.	Уровень реализации мер по упрощению процедур торговли в разбивке по странам.....	145
5.2.	Уровень реализации в полном объеме мер по упрощению процедур торговли в разбивке по отдельным областям.....	146
5.3.	Чаще всего называемые причины того, что меры не реализованы.....	146
5.4.	Доля мер, в случае которых требуется оказание технической помощи и помощи в области укрепления потенциала.....	147
6.1.	Расходы на импорт (в долл. за один контейнер).....	163
6.2.	Транспортные издержки отсутствия выхода к морю (коэффициент).....	164
6.3.	Добыча минеральных руд и цепочка смешанных перевозок.....	172

Вставки

5.1.	Положение дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000.....	140
6.1.	Внутриконтинентальные терминалы.....	174
6.2.	Предлагаемая система доверенных транзитных операторов.....	175

СОКРАЩЕНИЯ

NO _x	окислы азота
SO _x	окислы серы
АСОТД	Автоматизированная система обработки таможенных данных
БИМКО	Балтийский и международный морской совет
БРИКС	Бразилия, Российская Федерация, Индия, Китай и Южная Африка
ВВП	валовой внутренний продукт
ВТамО	Всемирная таможенная организация
ВТО	Всемирная торговая организация
ГСН	газ сжиженный нефтяной
ГЧП	государственно-частное партнерство
ГЭФ	Глобальный экономический фонд
ДИС	Датский международный регистр судов
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
ИМО	Международная морская организация
ИОЛС	рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством
ИСО	Международная организация по стандартизации
КАМС	Корейское агентство международного сотрудничества
КВПНРМ	Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам
КЗМС	Комитет по защите морской среды (ИМО)
ККЭЭ	конструктивный коэффициент энергоэффективности
Конвенция МАРПОЛ	Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов
Конвенция ОВВ	Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ
Конвенция ПАЛ	Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа
Конвенция ПДНВ	Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты
Конвенция СОЛАС	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
Конвенция УБВ	Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими
КТМС	Конвенция о труде в морском судоходстве
МОТ	Международная организация труда
МПС	Международная палата судоходства
МСК	"Медитерраниан шиппинг компани"
НАТО	Организация Североатлантического договора
НИС	Норвежский международный регистр судов
НРС	наименее развитая страна
ОВВ	опасные и вредные вещества
ОКНТ	очень крупный нефтяной танкер
ОПЕК	Организация стран-экспортеров нефти

ОПР	официальная помощь в целях развития
ОСПС	охрана судов и портовых средств
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
ПАЛ ПРОТ	Протокол к Конвенции ПАЛ
ПГ	парниковый газ
ПУДХВ	плавучие установки для добычи, хранения и выгрузки
ПУХ	плавучие установки для хранения
ПУЭС	план управления энергопотреблением судна
РКВ	район контроля выбросов
РКИКООН	Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата
СКВ	селективное каталитическое восстановление
СО ₂	двуокись углерода
СПГ	сжиженный природный газ
СПЗ	специальные права заимствования
ТПУП	техническая помощь и помощь в укреплении потенциала
ТПП	Транстихоокеанское партнерство
УНП ООН	Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности
УЭО	уполномоченный экономический оператор
Фонд ИОПК	Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью
ЦПМ	Международный центр по правам моряков
ЭКЛАК	Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна
ЮНИКРИ	Межрегиональный научно-исследовательский институт Организации Объединенных Наций по вопросам преступности и правосудия

ПОЯСНЕНИЯ

- В *Обзоре морского транспорта, 2013 год*, представлены данные и события за период с января 2012 года по июнь 2013 года. По возможности были приложены все усилия, для того чтобы отразить более поздние события.
- Если не указано иное, то термин "доллары" означает доллары США.
- Если не указано иное, то термин "тонна" означает метрическую тонну (1 000 кг), а термин "миля" означает морскую милю.
- Сумма абсолютных и процентных показателей в таблицах может не совпадать с итоговой величиной вследствие округления.
- н.д. – нет данных.
- Тире (–) означает, что соответствующая величина равна нулю.
- В таблицах и тексте термин "страны" означает страны, территории или районы.
- Начиная с 2007 года представление стран в *Обзоре морского транспорта* отличается от их представления в предыдущих выпусках *Обзора*. С 2007 года используется новая классификация, которая соответствует классификации, применяемой Статистическим отделом Департамента по экономическим и социальным вопросам Организации Объединенных Наций, а также ЮНКТАД в Статистическом справочнике. Для целей статистического анализа страны и территории разделены по экономическим критериям на три категории, которые в свою очередь подразделяются на географические регионы. Этими основными категориями являются развитые страны, развивающиеся страны и страны с переходной экономикой.

Группы судов, используемые в *Обзоре морского транспорта*

Группы, используемые в <i>Обзоре</i>	Типы судов, входящие в эти группы
Нефтеналивные танкеры	Нефтеналивные танкеры
Балкеры	Балкеры, комбинированные суда для перевозки навалочных и жидких грузов
Суда для генеральных грузов	Многоцелевые суда и суда для перевозки проектных грузов, накатные суда (типа "ро-ро"), суда для генеральных грузов
Контейнеровозы	Полностью ячеистые контейнеровозы
Прочие суда	Суда для сжиженного нефтяного газа, суда для сжиженного природного газа, танкеры для перевозки отдельных партий различных (химических) продуктов, специализированные танкеры, рефрижераторные суда, суда обеспечения морских платформ, буксирные суда, земснаряды, пассажирские суда, паромы и другие негрузовые суда
Все суда	Все вышеуказанные типы судов вместе взятые

Приблизительный размер судов по группам, используемым в *Обзоре морского транспорта*, в соответствии с общепринятой в морских перевозках терминологией

Нефтеналивные танкеры

Очень крупный нефтеналивной танкер	дедвейтом 200 000 т и более
Нефтеналивной танкер "суэцмакс"	дедвейтом 120 000–200 000 т
Нефтеналивной танкер "афрамакс"	дедвейтом 80 000–119 999 т
Нефтеналивной танкер "панамакс"	дедвейтом 60 000–79 999 т

Балкеры и рудовозы

Балкер класса "кейпсайз"	дедвейтом 100 000 т и более
Балкер класса "панамакс"	дедвейтом 60 000–99 999 т
Балкер класса "хэндимакс"	дедвейтом 40 000–59 999 т
Балкер класса "хэндисайз"	дедвейтом 10 000–39 999 т

Контейнеровозы

"Пост-панамакс"	шириной более >32,3 м
"Панамакс"	шириной менее <32,3 м

Источник: "Кларксон рисерч сервисез".

Примечание: Если не указано иное, к числу судов, которые охватываются в *Обзоре морского транспорта*, относятся все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, исключая суда внутреннего водного транспорта, рыболовные суда, военные суда, яхты и стационарные и мобильные морские платформы и баржи (кроме плавучих установок для добычи, хранения и отгрузки нефти и буровых судов).

ПРЕДИСЛОВИЕ

В современном взаимозависимом и глобализованном мире успешно работающие и эффективные по затратам транспортные системы, связывающие между собой глобальные производственно-сбытовые цепи, выступают рычагом обеспечения экономического развития и благоденствия. В условиях, когда 80% физического объема мировой товарной торговли перевозится морем и проходит грузовую обработку в портах всего мира, стратегическую экономическую роль морского транспорта как фактора, способствующего расширению торговли, невозможно переоценить. Конкуренентоспособность торговли всех стран – и развитых, и развивающихся, включая страны, не имеющие выхода к морю, – в значительной степени зависит от реального доступа к услугам международных морских перевозок и портовой сети.

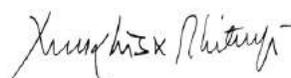
Согласно оценкам, приведенным в выпуске *Обзора морского транспорта за 2013 год*, общемировой объем морских перевозок возрос на 4,3%, впервые в истории превысив в 2012 году уровень 9 млрд. тонн. Тем не менее динамика морских перевозок, подкреплявшаяся, в частности, растущим внутренним спросом в Китае и расширением взаимной торговли стран Азии и торговли по линии Юг–Юг, по-прежнему подвержена хроническим опасностям ухудшения положения, которые угрожают мировой экономике и торговле. Фрахтовые ставки остаются на низком и неустойчивом уровне в различных сегментах рынка (включая контейнерные перевозки и перевозки наливных и сухих массовых грузов).

Сектор морского транспорта функционирует в новых сложных условиях, в которых имеются и трудности, и новые возможности. В то же время из всех существующих трудностей наибольшую тревогу, вероятно, вызывают взаимосвязанные проблемы энергобезопасности и затрат на энергоресурсы, изменения климата и экологической устойчивости. Так, в частности, вопросы изменения климата по-прежнему занимают важное место в международной повестке дня, и в том числе в секторе морских перевозок и портов. Говоря о возможностях, следует назвать – и этот список можно продолжить – углубление региональной интеграции и сотрудничества по линии Юг–Юг; растущую диверсификацию источников поставок; и доступ к новым рынкам, расширению которого способствуют соглашения о сотрудничестве и совершенствовании транспортных сетей (в порядке примера можно упомянуть расширение Панамского канала).

С учетом результатов проведенных в последнее время исследований, показывающих, что контейнеризация выступает более мощным фактором глобализации, чем либерализация торговли, в *Обзоре* обсуждаются глобальные тенденции в динамике контейнерных перевозок и использования контейнеровозов. Кроме того, на базе рядов индекса обслуживания линейным судоходством, которые ЮНКТАД в 2013 году публиковала десятый год подряд, в *Обзоре* представлены тенденции в области обслуживания развивающихся регионов линейным судоходством за десятилетний период.

В специальной главе, посвященной теме "Страны, не имеющие выхода к морю, и морской транспорт", содержится обзор достигнутых в последнее время результатов в области понимания существа препятствий, затрудняющих доступ к услугам морских перевозок в случае торговли товарами между странами, не имеющими выхода к морю, и заморскими рынками. В *Обзоре* предлагается новая парадигма транзита, в основу которой положена концепция конвейера и которая призвана обеспечить постоянное предложение транзитных транспортных услуг с опорой на институциональную базу и инфраструктуру. Авторы полагают, что создание регулярно функционирующей, надежной и безопасной транзитной системы является простой и однозначной целью, к которой нужно стремиться для того, чтобы обеспечить для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, доступ к глобальным системам морских перевозок без невыгодных условий. С учетом намеченного на 2014 год обзора Алматинской программы действий это предложение могло бы стать элементом программы действий в рамках новой повестки дня в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

Как и все предыдущие выпуски *Обзора*, публикующегося с 1968 года, *Обзор морского транспорта, 2013 год*, содержит огромный объем аналитических материалов и уникальных данных. *Обзор* является признанным источником Организации Объединенных Наций для получения статистических и аналитических данных о морских перевозках, мировом флоте, фрахтовых ставках, грузообороте портов и о последних тенденциях в сфере правовых вопросов и изменений в области регулирования, касающихся международного морского транспорта.



Мухиса Китуйи
Генеральный секретарь ЮНКТАД

РЕЗЮМЕ

Объемы международных морских перевозок в 2012 году растут, но положение может измениться из-за рисков ухудшения положения в мировой экономике

Несмотря на продолжающуюся переориентацию тенденций в динамике глобального производства и торговли с повышением удельного веса развивающихся стран, показатели развития глобальной экономики и товарной торговли в 2012 году в очередной раз свидетельствуют о высоком уровне интеграции и взаимозависимости мировой экономики. За год темпы роста общемирового валового внутреннего продукта (ВВП) снизились до 2,2% с уровня 2,8% годом ранее. Параллельно с этим, отражая одновременное падение импортного спроса как в развитых, так и в развивающихся странах, темпы роста физического объема мировой торговли товарами также замедлились в годовом исчислении до 1,8%.

Косвенное воздействие проблем в Европейском союзе весьма ощутимо проявляется в развивающихся странах, а спад в крупных развивающихся странах, в первую очередь в Китае и Индии, порождает отголоски в других развивающихся странах и странах с низким доходом. Между тем, благодаря, в частности, повышению внутреннего спроса в Китае и расширению взаимной торговли стран Азии и торговли по линии Юг–Юг международные морские перевозки демонстрировали довольно неплохую динамику, и их объемы за год выросли на 4,3%. Однако ситуация в секторе международных морских перевозок может измениться из-за рисков и неопределенности в области мировой экономики и торговли. Кроме того, все это происходит на фоне меняющихся условий функционирования сектора морских перевозок, порождающих ряд тенденций и явлений, которые потенциально могут изменить существующие правила игры.

Эволюция тенденций, влияющих на динамику международных морских перевозок

В числе важнейших тенденций, которые в настоящее время оказывают свое влияние на сектор морских перевозок и его оперативный простор, можно выделить следующие элементы:

- a) сохраняющиеся негативные последствия кризиса 2008–2009 годов для глобальных уровней и объемов спроса, финансирования и торговли;
- b) структурные сдвиги в системах глобального производства;
- c) сдвиги в сфере сравнительных преимуществ и обеспеченности минеральными ресурсами, в частности нефтью и газом;
- d) возвышение Юга и смещение центра экономического влияния с отходом от традиционных полюсов роста;
- e) демографические процессы со старением населения в развитых странах и быстрым ростом численности населения в развивающихся регионах и связанные с этим последствия в плане структур глобального производства и потребления;
- f) появление мегаконтейнеровозов и другие достижения технического прогресса в секторе транспорта;
- g) изменение климата и стихийные бедствия;
- h) энергозатраты и экологическая устойчивость.

В этой связи возникает также ряд задач и возможностей, актуальных для сектора международных морских перевозок. При этом из всех существующих трудностей наибольшую тревогу, вероятно, вызывают взаимосвязанные проблемы энергобезопасности и затрат на энергоресурсы, изменения климата и экологической устойчивости. В частности, вопросы

изменения климата по-прежнему занимают важное место в международной повестке дня. С другой стороны, открываются, например, следующие возможности:

- a) углубление региональной интеграции и сотрудничества Юг–Юг;
- b) усиление диверсификации источников поставок благодаря техническому прогрессу и эффективной организации перевозок;
- c) появление новых торговых партнеров и возможностей доступа к новым рынкам в результате увеличения числа соглашений о торговле и сотрудничестве;
- d) расширение и создание новых морских маршрутов (например, расширение Панамского канала и прокладка арктических маршрутов);
- e) все более широкое вовлечение других развивающихся стран, в частности Африки и Юго-Восточной Азии, в секторы выпуска трудоемкой промышленной продукции с низкой долей переработки по мере продвижения Китая вверх по технологической цепочке с перемещением в секторы производства продукции с более высокой добавленной стоимостью;
- f) повышение общемирового спроса в результате увеличения численности населения планеты и расширения категории потребителей, относящихся к среднему классу;
- g) возникновение банков развивающихся стран (как, например, в случае предлагаемого банка БРИКС – Бразилии, Российской Федерации, Индии, Китая и Южной Африки) с потенциалом мобилизации средств для удовлетворения крупных потребностей в осуществлении вложений в транспортную инфраструктуру.

Конец крупнейшего цикла в истории судостроения

В 2012 году подошел к концу крупнейший цикл в истории судостроения. В период с 2001 по 2011 год объемы поставок новых судов из года в год били

все прежние рекорды. Лишь в 2012 году впервые с 2001 года в эксплуатацию было сдано меньше судов, чем за предыдущие 12 месяцев. Несмотря на такое замедление темпов спуска на воду новых судов, совокупный тоннаж мирового флота в 2012 году продолжал расти, хотя и медленнее, чем в 2011 году. В результате за период с 2001 года тоннаж мирового флота увеличился более чем вдвое, достигнув в январе 2013 года 1,63 млрд. тонн дедевейта.

По сравнению с историческими максимумами 2008 и 2009 годов резко сократился суммарный тоннаж новых заказов по всем основным категориям судов. В условиях, когда судоверфи продолжали спускать на воду суда, построенные по заключенным ранее контрактам, объемы заказов сократились в случае контейнеровозов на 50%, сухогрузов – на 58%, танкеров – на 65% и судов для перевозки генеральных грузов – на 67%. По состоянию на конец 2008 года объем заказов на постройку сухогрузов составлял почти 80% от тоннажа флота того времени, в январе же 2013 года заказы достигли лишь 20% от тоннажа существующего флота.

В главе 2 *Обзора* за этот год представлены уникальные обзоры тоннажа развивающихся стран с крупным флотом. Как показывают эти обзоры, ряд стран–экспортеров нефти и газа также имеют крупный флот танкеров для перевозки нефти и сжиженного газа, плавающих как под флагами соответствующих стран (например, в случае Кувейта), так и под иностранным флагом (например, зарегистрированные за границей суда, принадлежащие Оману). Аналогичным образом страны, осуществляющие крупные вложения в разработку месторождений на континентальном шельфе, также, как правило, имеют собственный флот судов снабжения морских платформ. По сравнению с флотом стран–экспортеров нефти сухогрузные суда реже контролируются странами, имеющими грузовой флот. Большинство контейнеровозов регистрируются под иностранным флагом, поскольку они осуществляют международные перевозки и обслуживают маршруты, связывающие одновременно несколько стран. Значительная часть судов для перевозки генеральных грузов зарегистрирована под национальным флагом и осуществляет прибрежные или межостровные каботажные перевозки.

Размеры судов растут, а число компаний, занимающихся контейнерными перевозками, сокращается

Особое место в *Обзоре* за текущий год занимает индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС), рассчитываемый ЮНКТАД уже десять лет, и связанный с этим анализ эксплуатации флота контейнеровозов. На протяжении прошедшего десятилетия прослеживались две крупные тенденции, отражающие две стороны одной медали. Так, растут размеры судов, но при этом число компаний-перевозчиков на большинстве рынков сокращается. В среднем по странам количество компаний уменьшилось за последние десять лет на 27% – с 22% в 2004 году до всего 16% в 2013 году. Эта тенденция порождает серьезные последствия в плане конкуренции, особенно для стран с небольшими объемами перевозок. Хотя в целом 16 поставщиков услуг должно быть вполне достаточно для обеспечения функционирующего конкурентного рынка, обеспечивающего широкий выбор для грузоотправителей среднестатистической страны, на отдельных маршрутах, особенно на маршрутах, обслуживающих небольшие развивающиеся страны, снижение уровня конкуренции привело к формированию олигополистических рынков.

Избыточное поступление новых судов по-прежнему снижало уровень фрахтовых ставок

В 2012 году в секторе морских перевозок сохранялись низкие и неустойчивые фрахтовые ставки, что объяснялось наличием избыточной провозной способности мирового флота, образовавшейся в результате резкого падения объема перевозок после финансово-экономического кризиса 2008 года. В условиях постоянного поступления на уже перенасыщенный рынок судов новой постройки, а также вялой экономической конъюнктуры фрахтовые ставки оставались под сильным давлением.

В условиях в целом низких фрахтовых ставок в 2012 году доходы перевозчиков были на уровне или даже ниже эксплуатационных издержек, особенно в ситуации, когда цены на бункерное

топливо оставались одновременно и высокими, и неустойчивыми. Ввиду этого перевозчики пытались использовать для выправления ситуации различные стратегии, в частности, принимая меры для сокращения потребления бункерного топлива. В 2012 году дальнейшее развитие получила отмеченная в 2011 году тенденция к максимальному повышению эффективности флота, эксплуатации судов на пониженных скоростях, переносу сроков сдачи в эксплуатацию судов новой постройки, сдаче судов на слом и постановке некоторых судов на прикол.

В этой сложной ситуации многие фонды прямых инвестиций используют возможности, возникшие в результате стеснения кредита и низкой по историческим меркам стоимости судов, для осуществления вложений в суда и судоходные компании. В период 2011–2012 годов фонды прямых инвестиций финансировали не менее 22 сделок в отрасли судоходства на общую сумму свыше 6,4 млрд. долларов.

Как представляется, фонды прямых инвестиций крайне важны для обеспечения роста сектора и могут оказывать влияние на его развитие по ряду направлений, в том числе в результате консолидации и вертикальной интеграции транспортных услуг.

В 2012 году контейнерный грузопоток через порты всех стран мира превысил 600 млн. ДФЭ

Объем контейнерного грузопотока через порты всех стран мира в 2012 году возрос, по оценкам, на 3,8% и достиг в 20-футовом эквиваленте отметки 601,8 млн. ДФЭ. Этот рост был ниже показателя 2011 года, составившего, по оценкам, 7,3%. Такое увеличение находит, в свою очередь, отражение в активном развитии сектора финансирования портов, поскольку в стремлении к получению долговременных стабильных доходов инвесторы обращают взгляды на инфраструктурные объекты. Это крайне важно, поскольку в одном из недавних исследований представлен прогноз, согласно которому развивающимся странам к 2020 году для достижения даже умеренных темпов экономического роста потребуются годовые вложения в реальном выражении в размере 18,8 трлн. долларов.

Инвестиции в портовое хозяйство позволят повысить эффективность, что будет способствовать снижению транспортных издержек, создавая условия для более своевременной и экономичной по затратам доставки товаров на рынки и отгрузки товаров с рынка в другие пункты назначения. Признавая роль портов в рамках усилий по снижению транспортных расходов стран и проводя работу на основании целого ряда мандатов (пункты 57, 121, 165, 166 Аккрского соглашения и пункты 45, 47 и 48 Дохинского мандата), полученных от государств-членов, ЮНКТАД давно занимается вопросами реформы деятельности портов в развивающихся странах. Если раньше внимание в значительной мере заострялось на том, как помочь портам определить показатели эффективности, позволяющие измерить и зафиксировать результаты деятельности, то следующим логическим шагом должен стать обмен между странами своими данными для выявления извлеченных уроков и примеров передовой практики. Однако, несмотря на всю проводимую работу по составлению отчетности, такая информация редко публикуется портами или на национальном уровне, а тем более в глобальных масштабах. Вместе с тем в 2013 году появился внешний фактор, побуждающий к публикации данных: один из ведущих журналов на базе данных, полученных от операторов линейных перевозок, опубликовал свой рейтинг контейнерных портов. Таким образом, мероприятия по оценке результатов деятельности портов, проводимые их клиентами, открывают эпоху повышения прозрачности деятельности портов, которая может подстегнуть усиление конкурентной борьбы между портами, повысить их эффективность и снизить транспортные издержки.

Правовые вопросы и изменения в области регулирования

К числу важных изменений относятся вступление в силу Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (с 20 августа 2013 года) и Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года (с 23 апреля 2014 года), а также целый ряд мер регулирования, призванных упрочить правовую базу, касающуюся загрязнения воздушной среды с судов, портовых приемных сооружений и управления ликвидацией мусора. Кроме того, разработан целый ряд руководств с целью содействия повсеместному принятию

Протокола 2010 года к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года, получившей название Конвенции ОВВ 2010 года, и Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года. Достигнут прогресс в технических вопросах, касающихся осуществления Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года.

В целях содействия осуществлению вступившего в силу 1 января 2013 года комплекса технических и эксплуатационных мер по повышению энергоэффективности и сокращению выбросов парниковых газов от международного судоходства в октябре 2012 года и в мае 2013 года в Международной морской организации были приняты дополнительные руководства и унифицированные толкования. Кроме того, в мае 2013 года была принята резолюция о содействии техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящимся к повышению энергоэффективности судов, и достигнуто соглашение о начале проведения нового исследования для уточнения оценок выбросов парниковых газов для сектора морского судоходства. В вопросе о возможном принятии рыночных мер в целях сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства по-прежнему отмечаются разногласия, и обсуждение было отложено.

В связи с вопросами безопасности и защищенности на море к основным направлениям продвижения вперед следует отнести развитие мер регулирования по тематике безопасности и защищенности на море, главным образом под эгидой ИМО, а также осуществление и взаимное признание программ уполномоченных экономических операторов.

Осуществление реформ в области упрощения процедур торговли

В области упрощения процедур торговли под эгидой Всемирной торговой организации прилагаются активные усилия по разработке глобального соглашения. В этой связи результаты проводимой ЮНКТАД работы по анализу национальных планов упрощения процедур торговли показывают, что упрощение процедур

торговли остается сложной задачей, но при этом сами развивающиеся страны рассматривают эту деятельность в качестве одной из приоритетных областей национального развития. Выявляя основные области несоответствия с положениями будущего соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, авторы *Обзора морского транспорта* дают представление о масштабах необходимых затрат времени и ресурсов и о потребностях развивающихся стран в области технического содействия и укрепления потенциала.

Доступ к морским портам для стран, не имеющих выхода к морю

В торговле стран, не имеющих выхода к морю, при прохождении грузами прибрежных территорий для доставки до пунктов отгрузки морем, как правило, действует стандартный принцип: транзитные товары и их перевозка в процессе пересечения национальной территории освобождаются от фискальных сборов, при этом транспортировка организуется по наиболее удобным маршрутам. На практике, однако, осуществление этой базовой нормы наталкивается на множество практических трудностей, связанных с высокими транспортными издержками и длительными сроками перевозки, что подрывает конкурентоспособность торговли и в конечном счете экономическое развитие стран, не имеющих выхода к морю. За последнее десятилетие в рамках Алматинской программы действий, осуществление которой началось в 2003 году, новые аналитические инструменты и проведенные на местах обширные исследования позволили по-новому взглянуть на механизмы, объясняющие выявленные факторы неэффективности. В частности, выяснилось, что стороны, стремящиеся к извлечению ренты, могут препятствовать улучшению положения, делая транзитные операции

излишне сложными и непредсказуемыми в ущерб усилиям, прилагаемым государственными органами и торговыми компаниями. Таким образом, представляя информацию о противоборстве сил в рамках транзитных цепочек, проведенный анализ показывает, что главной проблемой для торговли стран, не имеющих выхода к морю, является непредсказуемость, вызываемая недостаточным развитием сотрудничества сторон, чем нередко объясняются высокие транспортные издержки и длительные сроки транзита.

В главе 6 *Обзора морского транспорта за 2013 год* представлен обзор этих выводов и на их основе анализируется новая парадигма, которая должна позволить радикально преобразовать транзитные транспортные системы, обеспечивая не имеющим выхода странам надежный доступ к глобальным производственно-сбытовым системам и давая им возможность выступать не только поставщиками сырья товаров. Предлагаемая концепция системы транзитного конвейера предполагает создание открытой для всех транзитных грузов системы на основе программы доверенных транзитных операторов, гарантирующей бесперебойные транзитные перевозки от морского порта до пунктов назначения внутри страны и в обратном направлении. Система конвейерного транзита призвана сделать предсказуемость транзитных логистических систем одной из первоочередных задач правительств как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита – в партнерстве с торговыми компаниями, операторами портов и судоходными линиями, которые должны больше всех выиграть от улучшения положения в этой области. Такой вариант типового решения проблемы надежности мог бы стать одним из приоритетных пунктов новой повестки дня развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита, которая должна быть принята в 2014 году.

1

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Несмотря на продолжающуюся переориентацию тенденций в динамике глобального производства и торговли с повышением удельного веса развивающихся стран, показатели развития глобальной экономики и товарной торговли в 2012 году в очередной раз свидетельствуют о высоком уровне интеграции и взаимозависимости мировой экономики. В 2012 году темпы роста общемирового валового внутреннего продукта (ВВП) снизились до 2,2% с уровня 2,8% годом ранее. Параллельно с этим, отражая одновременное падение импортного спроса как в развитых, так и в развивающихся странах, темпы роста физического объема мировой торговли товарами также замедлились в годовом исчислении до 1,8%. Косвенное воздействие проблем в Европейском союзе весьма ощутимо проявляется в развивающихся странах, а спад в крупных развивающихся странах, в первую очередь в Китае и Индии, порождает отголоски в других развивающихся странах и странах с низким доходом. Между тем благодаря, в частности, повышению внутреннего спроса в Китае и расширению взаимной торговли стран Азии и торговли по линии Юг–Юг международные морские перевозки демонстрировали довольно неплохую динамику, и их объемы за год выросли на 4,3%. Однако ситуация в секторе международных морских перевозок может измениться из-за рисков и неопределенности в области мировой экономики и торговли. Кроме того, все это происходит на фоне меняющихся условий функционирования сектора морских перевозок, порождающих ряд тенденций и явлений, которые потенциально могут изменить существующие правила игры.

Глава 1 охватывает период с января 2012 года по июнь 2013 года. В разделе А охарактеризована общая динамика глобальной экономики и мировой товарной торговли. В разделе В рассматриваются изменения объемов мировых морских перевозок, в том числе по отдельным рынкам. В разделе С освещаются некоторые актуальные тенденции, которые намечились в секторе международного судоходства и затрагивают международные морские перевозки.

А. МИРОВОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

1. Мировой экономический рост

В 2012 году темпы мирового экономического роста замедлились и ВВП увеличился на 2,2% против 2,8% в 2011 году. Как показано в таблице 1.1, общие показатели по мировой экономике и группам стран скрывают неравномерность развития отдельных стран. Замедление роста ВВП было отмечено во всех трех группах стран, а именно до 1,2% в

развитых странах, до 4,6% в развивающихся странах и до 3,0% в странах с переходной экономикой. В порядке сравнения в 2011 году аналогичные показатели составляли соответственно 1,5%, 5,9% и 4,5%.

В 2012 году темпы роста ВВП в Соединенных Штатах Америки ускорились (2,2%), почти вдвое превышая средний уровень по группе развитых стран (1,2%). В Европейском союзе рост прекратился (-0,3%), а в Японии ускорился до 1,9%, отражая, в частности, осуществление восстановительных мероприятий в период после марта 2011 года.

Таблица 1.1 Мировой экономический рост, 2008–2013 годы (годовое изменение в процентах)

Регион/страна	2008	2009	2010	2011	2012	2013 ^a
ВСЕ СТРАНЫ МИРА	1,5	-2,2	4,1	2,8	2,2	2,1
Развитые страны	0,0	-3,8	2,6	1,5	1,2	1,0
в том числе:						
Соединенные Штаты Америки	-0,3	-3,1	2,4	1,8	2,2	1,7
Япония	-1,0	-5,5	4,7	-0,6	1,9	1,9
Европейский союз (27)	0,3	-4,3	2,1	1,6	-0,3	-0,2
в том числе:						
Германия	1,1	-5,1	4,2	3,0	0,7	0,3
Франция	-0,1	-3,1	1,7	2,0	0,0	-0,2
Италия	-1,2	-5,5	1,7	0,4	-2,4	-1,8
Соединенное Королевство	-1,0	-4,0	1,8	0,9	0,2	1,1
Развивающиеся страны	5,3	2,4	7,9	5,9	4,6	4,7
в том числе:						
Африка	5,2	2,8	4,9	1,0	5,4	4,0
Южная Африка	3,6	-1,5	3,1	3,5	2,5	1,7
Азия	5,8	3,9	8,9	7,1	5,0	5,4
Китай	9,6	9,2	10,4	9,3	7,8	7,6
Индия	6,2	5,0	11,2	7,7	3,8	5,2
Республика Корея	2,3	0,3	6,3	3,7	2,0	2,3
Развивающиеся страны Американского континента	4,0	-1,9	5,9	4,3	3,0	3,1
Бразилия	5,2	-0,3	7,5	2,7	0,9	2,5
Наименее развитые страны (НРС)	7,6	5,4	6,2	3,3	4,8	5,0
Страны с переходной экономикой	5,2	-6,6	4,5	4,5	3,0	2,7
в том числе:						
Российская Федерация	5,2	-7,8	4,5	4,3	3,4	2,5

Источник: ЮНКТАД, "Доклад о торговле и развитии, 2013 год", таблица 1.1.

^a Прогноз.

Сохраняя неплохие темпы роста, развивающиеся страны и страны с переходной экономикой все сильнее ощущают воздействие проблем в Европе и неустойчивого оживления в Соединенных Штатах. Возникающие при этом побочные эффекты просачиваются по самым разным каналам, в том числе через каналы торговли, понижая спрос на экспортную продукцию развивающихся стран и стран с переходной экономикой. Таким странам, как Российская Федерация, Бразилия и Китай, помимо проблемы сокращения объемов экспорта приходится решать внутренние проблемы и некоторые задачи структурного порядка.

Темпы экономического роста в Китае снизились с 9,3% в 2011 году до 7,8% в 2012 году (самый низкий уровень более чем за десятилетие). Рост общего объема производства в Китае тормозился снижением спроса на китайский экспорт, особенно в Европе, и резким снижением роста инвестиций в стране. Отмеченное замедление также является результатом предпринятых в Китае усилий по замедлению темпов экономического роста, главным образом в интересах ослабления инфляционного давления. Кроме того, оно отражает изменение модели роста с отходом от экспортноориентированного инвестиционного пути развития к более сбалансированному росту на основе повышения внутреннего спроса и потребления. В Индии темпы роста в 2012 году упали более чем вдвое (3,8%), и в таких новых индустриальных странах, как Республика Корея, также отмечалось их замедление, в значительной степени вызванное снижением спроса на экспорт из этих стран в Европе. В Западной Азии параллельно с высокими темпами роста в большинстве стран, являющихся экспортерами нефти, наблюдалось снижение экономической активности в импортирующих нефть странах. Серьезные проблемы для всего региона и перспектив роста его экономики по-прежнему порождают социальные беспорядки и политическая нестабильность, в первую очередь в Сирийской Арабской Республике.

Самые высокие темпы роста среди всех регионов (5,4%) были зарегистрированы в Африке, основу для чего создавали результаты стран-экспортеров нефти, продолжение осуществления бюджетных расходов на цели реализации инфраструктурных проектов и расширение инвестиционных и торговых связей между Африкой и Азией. В то же время в развивающихся странах Американского континента темпы роста (3,0%) были ниже, чем на протяжении двух предыдущих лет, поскольку

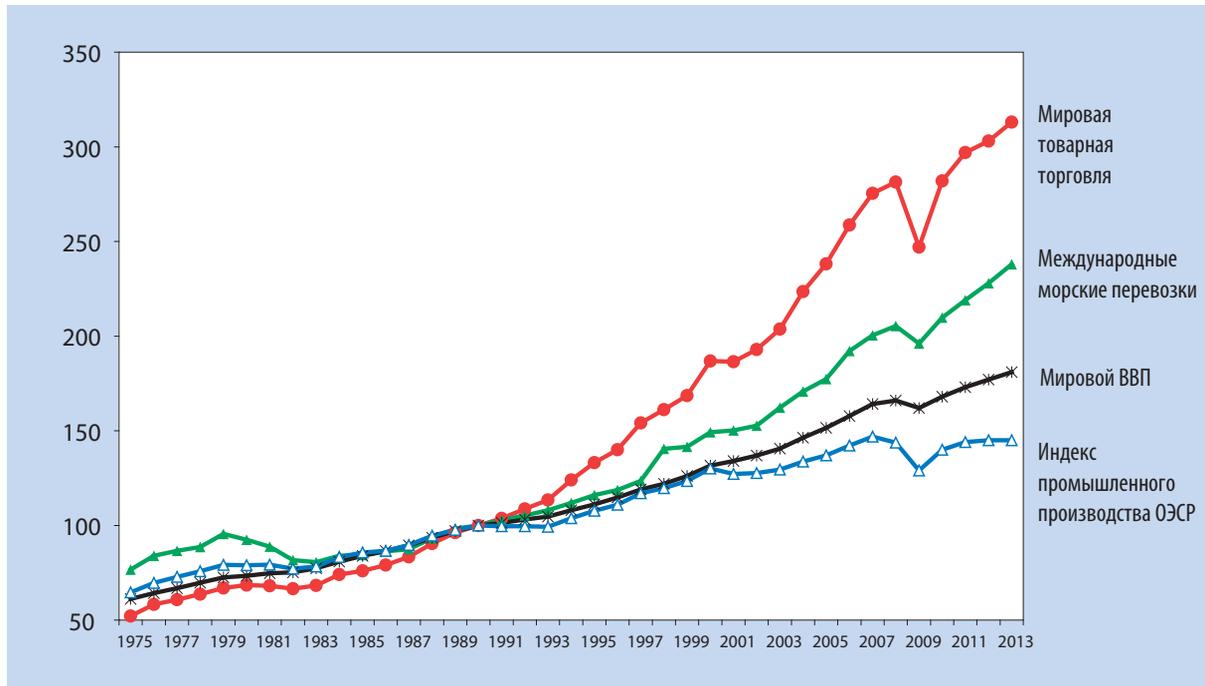
стагнация в развитых странах и замедление роста в Китае ударили по экспорту из стран региона, особенно в Южной Америке. Помимо этого, ряд стран, например Бразилия и Аргентина, столкнулись с внутренними проблемами, которые отрицательно сказывались на динамике экономического роста (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2013a).

В странах с переходной экономикой в 2012 году по-прежнему отмечался рост, темпы которого были, однако, умеренными (3%). В странах, экспортирующих энергоресурсы (например, Казахстане и Российской Федерации), рост подкреплялся высокими ценами на энергоносители, а в таких странах и регионах, как Республика Молдова, Украина и Восточная Европа, развитие экономики сдерживалось негативными последствиями кризиса в Европе.

Динамика роста в странах с низким доходом в целом была более устойчивой, однако сейчас на ней также сказывается спад как в развитых, так и в развивающихся странах. Темпы роста ВВП в наименее развитых странах (НРС) в 2012 году составили 4,8%, превысив уровень 2011 года (3,3%), хотя и не достигнув показателей, зарегистрированных двумя годами ранее (в 2009 и 2010 годах). Эта тенденция отражает, в частности, такие факторы, как по-прежнему вялое состояние мировой экономики, более низкий уровень спроса на сырье, в том числе со стороны крупных развивающихся стран, и снижение уровней официальной помощи в целях развития (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2013b).

Мировой объем промышленного производства – показатель экономической активности, включающий два сектора, крайне чутко реагирующих на уровень потребительского спроса, а именно обрабатывающую и горнодобывающую отрасли промышленности – увеличился в 2012 году на 3%, несмотря на сохраняющуюся застойную динамику в развитых странах, в частности в Европейском союзе и Японии (Danish Ship Finance, 2013). Как показано на диаграмме 1.1, тренды изменения объема промышленного производства – по индексу промышленного производства Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) – мирового ВВП, товарной торговли и морских перевозок по-прежнему совпадают. С учетом "производного" характера спроса на услуги морских перевозок динамика морского транспорта и морских перевозок в

Диаграмма 1.1 Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового валового внутреннего продукта, мировой товарной торговли и международных морских перевозок (1975–2013 годы) (1990 год = 100)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе OECD *Main Economic Indicators*, May 2013; Доклада ЮНКТАД о торговле и развитии, 2013 год; публикуемого ЮНКТАД *Обзора морского транспорта* (различные выпуски); World Trade Organization (WTO) (table A1a); а также пресс-релиза WTO 688, 10 апреля 2013 года, "World Trade 2012, prospects for 2013". Индекс морских перевозок за 2013 год рассчитан на основе прогнозов темпов роста, опубликованных фирмой "Кларксон ресерч сервисез" в издании "Shipping Review & Outlook" весной 2013 года (Clarkson Research Services, 2013a).

значительной степени определяется тенденциями в мировой экономике и международной торговле. Вместе с тем отмечается, что на протяжении ряда лет темпы роста мировой товарной торговли примерно вдвое превышают темпы роста мирового ВВП в результате эффекта мультипликатора, обусловленного, в частности, глобализацией производственных процессов, увеличением торговли промежуточной продукцией и комплектующими и углублением и расширением глобальных производственно-сбытовых систем.

По оценкам ЮНКТАД, темпы роста ВВП в 2013 году сохранятся на прежнем уровне, поскольку глобальной экономике все еще не удастся вернуться на уверенную и стабильную траекторию развития. Устойчивое оживление глобальной экономики подрывается рядом факторов, в том числе сохраняющимися последствиями начавшегося в 2008 году финансово-экономического кризиса, а также нерациональных финансовых процессов и отечественных и международных дисбалансов, которые привели к кризису. В некоторых странах замедление темпов

роста, возможно, отчасти обусловлено выбором курса макроэкономической политики (UNCTAD, 2013).

Громкие заявления о том, что двигателем глобального роста выступают развивающиеся страны, не снижают сохраняющейся взаимозависимости экономики стран мира. Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, на протяжении ряда лет прослеживается тенденция к переориентации глобального производства, экономического развития и торговли. Безусловно, кризис 2008–2009 годов усугубил эту тенденцию, при этом значение развивающихся стран и их удельный вес в глобальном ВВП и товарной торговле неизменно возрастает. Кроме того, по мере углубления связей и торговой интеграции Юг–Юг развивающиеся страны, несомненно, играют все более значительную роль как во всем мире, так и в региональных масштабах. Однако показатели развития мировой экономики за 2012 год по-прежнему свидетельствуют о высоком уровне глобальной интеграции и взаимозависимости.

По имеющимся прогнозам, в обозримом будущем Соединенные Штаты останутся крупнейшей экономикой мира (в денежном выражении) и изменения положения в этой стране и в Европе по-прежнему будут отражаться на экономике развивающихся регионов (United Nations Development Programme, 2013). Помимо побочного воздействия проблем, с которыми сталкиваются развитые страны, о сохранении глобальной взаимозависимости говорят и другие показатели, например динамика экспортных потоков Соединенных Штатов. За период с 2007 года экспорт из Соединенных Штатов в страны-партнеры в рамках ОЭСР увеличился на 20%, а в развивающиеся страны Американского континента и Китай – более чем на 50%.

2. Мировая торговля товарами

Второй год подряд и параллельно с динамикой глобальной экономики и совокупного спроса темпы роста объемов международной торговли в 2012 году ощутимо замедлились, составив в среднем 1,8% (таблица 1.2). Речь идет о физическом объеме торговли товарами, т.е. о показателе в стоимостном выражении, скорректированном с учетом инфляции и колебаний обменных курсов. Однако аналогичная тенденция просматривается и в динамике торговых потоков в номинальном выражении. В 2012 году стоимостной объем мировой торговли товаров в долларовом выражении увеличился лишь на 0,2% и достиг 18,3 трлн. долл., оставшись практически на прежнем уровне из-за падения цен на такие сырьевые товары, как кофе (-22%), хлопок (-42%), железная руда (-23%) и уголь (-21%) (WTO, 2013).

Снижение темпов роста мировой торговли вызывалось одновременным замедлением роста импортного спроса как в развитых, так и в крупных развивающихся странах. Под воздействием, в частности, таких факторов, как реализация мер жесткой экономии и рост безработицы, импортный спрос в Европе сократился, в то время как в Соединенных Штатах и Японии сохранялась вялая динамика спроса. В результате снизился глобальный спрос на экспорт из развивающихся стран и стран с переходной экономикой и заметно сократился – за исключением Африки – импорт товаров, предназначенных для развивающихся стран и стран с переходной экономикой.

Темпы роста экспорта из развитых стран резко упали с 4,9% в 2011 году до 0,4% в 2012 году

в результате сокращения объемов экспорта в Европейский союз (-0,2%) и Японию (-1,0%). В Японии за последние два квартала года экспорт сократился на 11%, как полагают из-за территориального спора с Китаем и связанных с этим неблагоприятных последствий для взаимной торговли двух стран (WTO, 2013). Динамика экспорта из Соединенных Штатов была несколько лучше и его объемы выросли на 4,1%, хотя и в меньшей степени, чем в 2011 году.

После падения объемов экспорта на 8,3% в 2011 году из-за гражданской войны в Ливии в 2012 году в Африке были отмечены самые высокие по всем регионам темпы роста экспорта в размере 5,7%. Несмотря на увеличение экспорта на 6,9% в Западной Азии и на 7,2% в Китае, в целом по развивающимся странам Азии темпы роста экспорта составили лишь 3,7% в результате, в частности, сокращения поставок из Индии (-2,5%). В условиях замедления темпов экономического роста в регионе самые низкие темпы роста экспорта были зарегистрированы в развивающихся странах Американского континента (2,2%), хотя самые низкие показатели по-прежнему отмечаются в случае Европейского союза. В 2012 году существенно снизились темпы роста мировых объемов импорта (1,6%), причем импорт в развитые страны упал на 0,5% (в 2011 году был зафиксирован рост на 3,4%). Быстро сокращался импорт в развивающиеся страны и страны с переходной экономикой; в их случае темпы роста составили, по оценкам, соответственно 4,5% и 3,9%.

Исходя из ожиданий умеренного повышения импортного спроса в развитых странах и большинстве регионов развивающихся стран, WTO полагает, что в 2013 году темп роста общемировой торговли товарами составит 3,3%, что ниже среднего уровня за последние 20 лет (5,3%) (WTO, 2013). Ожидается, что физические объемы экспорта и импорта развивающихся стран увеличатся в обоих случаях на 1,4%. Согласно имеющимся прогнозам, совокупный экспорт из развивающихся стран и стран с переходной экономикой возрастет на 5,3%, а импорт в эти страны – на 5,9%.

Помимо тех рисков ухудшения положения, с которыми сталкивается мировая экономика, следует учитывать, что прогнозы роста мировой торговли товарами могут оказаться под угрозой и из-за усиления протекционизма и все большей нехватки торгового финансирования. В докладах WTO и Европейской комиссии подчеркивается расширение использования протекционистских

мер в период с 2008 года (Economist Intelligence Unit, 2013) – постоянно вводятся новые ограничения торговли, при этом, по оценкам, торговые ограничения, введенные после начала кризиса, затрагивают почти 3,0% мировой торговли (United Nations, 2012). В известной степени дефицит торгового финансирования по-прежнему является предметом дискуссии, в том числе в связи с правилами "Базель III" и связанными с этим потенциальными ограничениями финансирования торговли (Economist Intelligence Unit, 2013). С 2011 года отмечается сокращение операций европейских банков по финансированию торговли развивающихся стран. По данным обследования, проведенного Азиатским банком развития в четвертом квартале 2012 года, нехватка торгового финансирования, например, в Азии составляла 425 млрд. долларов.

С другой стороны, некоторые факторы могут способствовать увеличению торговли, в частности, ожидаемый позитивный эффект пакета мер бюджетного стимулирования и стимулирующая денежно-кредитная политика в Японии; довольно высокие темпы роста ВВП в Китае; увеличение поставок из Китая в Соединенные Штаты, которые выходят на место Европейского союза в качестве крупнейшего торгового партнера Китая; и увеличение числа соглашений о либерализации торговли. В этой связи уместно упомянуть, что в ноябре 2011 года девять стран, включая Соединенные Штаты, Мексику, Канаду и Японию, озвучили свою приверженность заключению масштабного соглашения о транстихоокеанском партнерстве (ТТП) (Economist Intelligence Unit, 2013). В этой связи можно назвать также ряд других инициатив, включая предлагаемое соглашение о свободной торговле между Европейским союзом и Соединенными Штатами; инициативу расширения экономического взаимодействия США–АСЕАН в интересах дальнейшего налаживания связей между странами АСЕАН и ТТП; новую программу регионального комплексного экономического партнерства, которая будет реализовываться группой "АСЕАН+6" (Австралия, Индия, Китай, Новая Зеландия, Республика Корея и Япония); проходящие переговоры о заключении трехстороннего торгового соглашения между Китаем, Японией и Республикой Корея; и ведущиеся переговоры о заключении соглашения о свободной торговле между Европейским союзом и Японией. На момент написания настоящего доклада сообщалось, что на завершающей стадии находятся переговоры по заключению

соглашения между Европейским союзом и Индией. Хотя успешные торговые соглашения позволяют увеличить объемы международной торговли, остаются все же некоторые опасения относительно того, что потенциально они могут приводить к переориентации торговли с исключением не участвующих в соглашении стран, особенно в тех случаях, когда еще нет глобального торгового соглашения.

В заключение следует отметить, что кризис в Европейском союзе породил ощутимые последствия, волна которых докатывается до развивающихся стран в виде сокращения торговли и потоков частного капитала, денежных переводов и помощи, а отголоски замедления темпов в Китае и Индии ощущаются в других регионах развивающихся стран и в странах с низким доходом. Несмотря на сложную ситуацию на рынках в настоящее время и ухудшение перспектив, в частности в Европе, ожидается, что глобальный рост будет продолжаться, главным образом благодаря развивающимся странам, в том числе Китаю. Кроме того, ожидается, что в других странах Азии и Африки и развивающихся странах Американского континента также будут открываться значительные возможности, причем не только в плане экономического роста и расширения торговли, но и в области морского судоходства и морских перевозок.

В. МИРОВЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

1. Общие тенденции в области морских перевозок

Благодаря, в частности, повышению внутреннего спроса в Китае, а также расширению взаимной торговли стран Азии и торговли по линии Юг–Юг ситуация в секторе морских перевозок была лучше, чем в целом в мировой экономике, и рост объемов перевозок в 2012 году составил, по оценкам, 4,3%, т.е. почти достигнув уровня 2011 года. В портах всего мира было погружено около 9,2 млрд. т грузов, причем наливные грузы (сырая нефть, нефтепродукты и сжиженный газ) составили менее трети совокупного объема перевозок, а оставшаяся львиная доля приходилась на сухие грузы (таблицы 1.3 и 1.4, диаграмма 1.2 и приложение I).

Основой для расширения перевозок в 2012 году по-прежнему являлся активный рост (на 5,7%) в сегменте сухих грузов, достигнутый, в частности,

благодаря сохранявшимся высоким темпам роста объемов перевозок сухих массовых грузов. Благодаря росту в Азии спроса на железную руду и уголь и в соответствии с долгосрочной тенденцией перевозки основных сухих массовых грузов выросли на 7,2%. Китай, вносивший значительный вклад в увеличение морских перевозок в последние годы, продолжает ввозить внушительные количества импортных товаров. В условиях замедления темпов роста импорта железной руды – по сравнению с зарегистрированными ранее высокими уровнями – на место этих грузов пришли перевозки угля.

В 2012 году было отмечено существенное замедление темпов роста контейнерных перевозок в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ), и объемы этих грузопотоков выросли на 3,2% против 13,1% в 2010 году и 7,1% в 2011 году. Заметную роль при этом сыграло падение импортного спроса в Европе и возникшая в результате цепная реакция в динамике глобальных объемов экспорта, в частности, из Азии.

В 2012 году объемы перевозок сырой нефти и нефтепродуктов увеличились незначительно (на 1,5%). Вместе с тем нужно отметить, что, хотя экономический спад, высокие цены на нефть и внедрение новых технологий снижали спрос на сырую нефть, в сегменте нефтепродуктов положение было лучше. В секторе перевозок сжиженного газа фактор минимального увеличения мощностей по сжижению газа за год сдерживал увеличение грузопотоков, возросших лишь на 1,6%.

В значительной степени благодаря расширению участия развивающихся стран в мировой торговой системе удельный вес этих стран в объемах международных морских перевозок продолжал расти. В 2012 году на них приходилось 60% общемирового тоннажа погруженных грузов и 58% разгруженных грузов (диаграмма 1.3 а)). Однако при увеличении совокупной доли этой группы стран отдельные страны вносили неодинаковый вклад, отражавший разную степень интеграции этих стран в глобальные торговые сети и производственно-сбытовые системы.

Таблица 1.2 Рост физического объема товарной торговли по группам стран и географическим регионам, 2009–2012 годы (годовое изменение в процентах)

Экспорт				Страны/регионы	Импорт			
2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012
-13,3	13,9	5,2	1,8	ВСЕ СТРАНЫ МИРА	-13,6	13,8	5,3	1,6
-15,5	13,0	4,9	0,4	Развитые страны	-14,6	10,8	3,4	-0,5
в том числе:								
-24,8	27,5	-0,6	-1,0	Япония	-12,2	10,1	4,2	3,7
-14,0	15,4	7,2	4,1	Соединенные Штаты	-16,4	14,8	3,8	2,8
-14,9	11,6	5,5	-0,2	Европейский союз (27)	-14,5	9,6	2,8	-2,8
-9,7	16,0	6,0	3,6	Развивающиеся страны	-10,2	18,8	7,4	4,5
в том числе:								
-9,5	8,8	-8,3	5,7	Африка	-6,2	8,4	2,8	8,0
-7,4	8,3	4,6	2,2	Развивающиеся страны Американского континента	-17,9	22,5	10,8	2,5
-9,9	18,3	7,8	3,7	Азия	-9,1	19,3	3,5	4,6
в том числе:								
-14,1	29,1	13,0	7,2	Китай	-1,1	25,4	10,3	5,9
-6,8	14,0	14,2	-2,5	Индия	-0,9	13,8	9,1	5,8
3,2	14,7	9,7	1,5	Республика Корея	-2,3	17,3	4,1	1,2
-4,8	5,7	6,5	6,9	Западная Азия	-14,2	8,4	8,1	5,8
-14,4	11,3	4,2	1,0	Страны с переходной экономикой	-28,2	15,9	15,7	3,9

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе UNCTADstat.

Примечание: Данные о физическом объеме торговли получены на основе показателей стоимостного объема международной торговли, дефлированных с помощью рассчитываемых ЮНКТАД индексов стоимости единицы продукции.

Хотя в соответствии с отмечавшимися ранее тенденциями объемы грузов, погруженных в портах развивающихся стран, превышали количество разгруженных грузов (диаграмма 1.3 b)), на протяжении четырех десятилетий эти долевые показатели менялись и в 2012 году почти сравнялись. Благодаря быстрому росту импортного спроса в развивающихся странах – под воздействием процессов индустриализации и стремительного повышения потребительского спроса – вскоре впервые в истории доля товаров, разгруженных в портах развивающихся стран, по всей вероятности, превысит долю погруженных грузов.

Данные в разбивке по регионам показывают, что в 2012 году в качестве главного региона погрузки и разгрузки товаров по-прежнему доминировала Азия. Далее в порядке убывания следовали страны Американского континента, Европа, Океания и Африка в случае портов погрузки и Европа, Американский континент, Африка и Океания в случае портов разгрузки (диаграмма 1.3 с)).

Все больше внимания как регион, обладающий существенным потенциалом с точки зрения морского транспорта и морских перевозок, привлекает Африка. Хотя пока влияние Африки на динамику морских перевозок сравнительно невелико, роль континента будет возрастать по мере эксплуатации его колоссальных ресурсов и расширения потребительского спроса параллельно с повышением уровней доходов. Африканский континент становится все более привлекательным, в частности, для Азии, и стоимостной объем торговли между двумя регионами неуклонно увеличивается (Fairplay, 2013 а). Хотя крупнейшим торговым партнером стран Африки остается Европейский союз, в настоящее время Китай обогнал Соединенные Штаты в качестве самого крупного отдельного торгового партнера Африки. В 2011 году стоимостной объем товарооборота между Соединенными Штатами и Африкой составлял около 123 млрд. долл., а между Китаем и странами Африки – около 133 млрд. долл. (Fairplay, 2013 а).

Недавно между Китаем и Объединенной Республикой Танзания подписано соглашение о сооружении в последней крупного порта и промышленной зоны, при этом сумма проекта составляет, по оценкам, до 10 млрд. долл. (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2013 с). После того как в районе побережья Объединенной Республики Танзания было

Таблица 1.3. Динамика международных морских перевозок, отдельные годы (млн. погруженных тонн)

Годы	Нефть и газ	Основные массовые грузы ^а	Прочие сухие грузы	Итого (все виды грузов)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 836	2 665	3 664	9 165

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран и соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Данные за период с 2006 года пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Цифры за 2012 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

^а Железная руда, зерно, уголь, бокситы/глинозем и фосфатная руда. Данные за период с 2006 года заимствованы из различных выпусков издания *Dry Bulk Trade Outlook*, публикуемого "Кларксон ресерч сервисез".

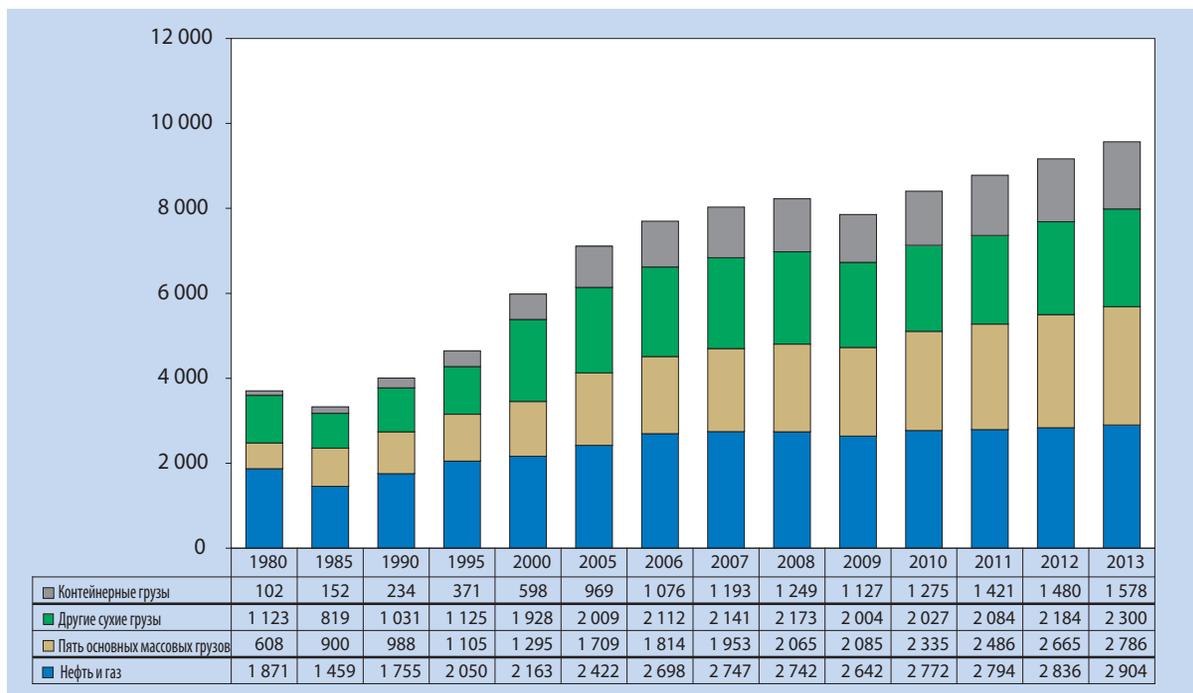
открыто еще одно месторождение природного газа, одна из нефтяных компаний планирует в настоящее время построить завод по сжижению природного газа (СПГ) на сумму в 14 млрд. долл. (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2013 с). Благодаря этому становится возможным бурное развитие морского сектора в Африке, и из нишевого рынка континент все больше превращается для операторов морских перевозок в объект первоочередного внимания (Fairplay, 2013 b). По данным Африканского банка развития, грузооборот портов в Африке увеличится с 265 млн. т в 2009 году до уровня свыше 2 млрд. т в 2040 году, а объемы перевозок возрастут в шесть–восемь раз, и особенно сильно в случае ряда стран, не имеющих выхода к морю (до 14 раз) (Fairplay, 2013 а). С учетом такого ожидаемого роста объемы инвестиций в свободных зонах Нигерии, как сообщается, достигли 9,4 млрд. долл., при этом, как утверждается, 6 из в общей сложности 25 свободных экономических зон в стране находятся на стадии строительства, а 4 – на стадии проектной разработки (P.M. News Nigeria, 2013).

Одной из проблем, подрывающих сектор морского транспорта и морских перевозок многих развивающихся регионов, в том числе Африки, является недостаточное развитие инфраструктуры. Объем глобальных потребностей в транспортной инфраструктуре на период 2009–2030 годов оценивается в 11 трлн. долларов (OECD, 2011). По имеющимся оценкам, для восполнения крупных пробелов в инфраструктуре развивающихся стран, в том числе в секторе перевозок, ежегодно в период до 2020 года должно тратиться порядка 1,8–2,3 трлн. долл. против существующего уровня затрат в размере 0,8–0,9 трлн. долл. в год (United Nations Development Programme, 2013). Для Африки увеличение объемов инвестиций в транспортную инфраструктуру имеет ключевое значение, особенно с учетом того, что континент все больше позиционирует себя в качестве важного района морских перевозок и торговли. В этой связи укрепление позиций "Юга" открывает возможности для создания инновационных структур и партнерств, в том числе в целях финансирования проектов создания и эксплуатации транспортной инфраструктуры. Кстати говоря, на своем ежегодном саммите, состоявшемся в марте 2013 года, Бразилия, Российская Федерация, Индия, Китай и Южная Африка (страны БРИКС) достигли

договоренности об учреждении Банка развития БРИКС, который будет финансировать проекты в развивающихся странах, в том числе проекты создания инфраструктуры (Voice of America News, 2013).

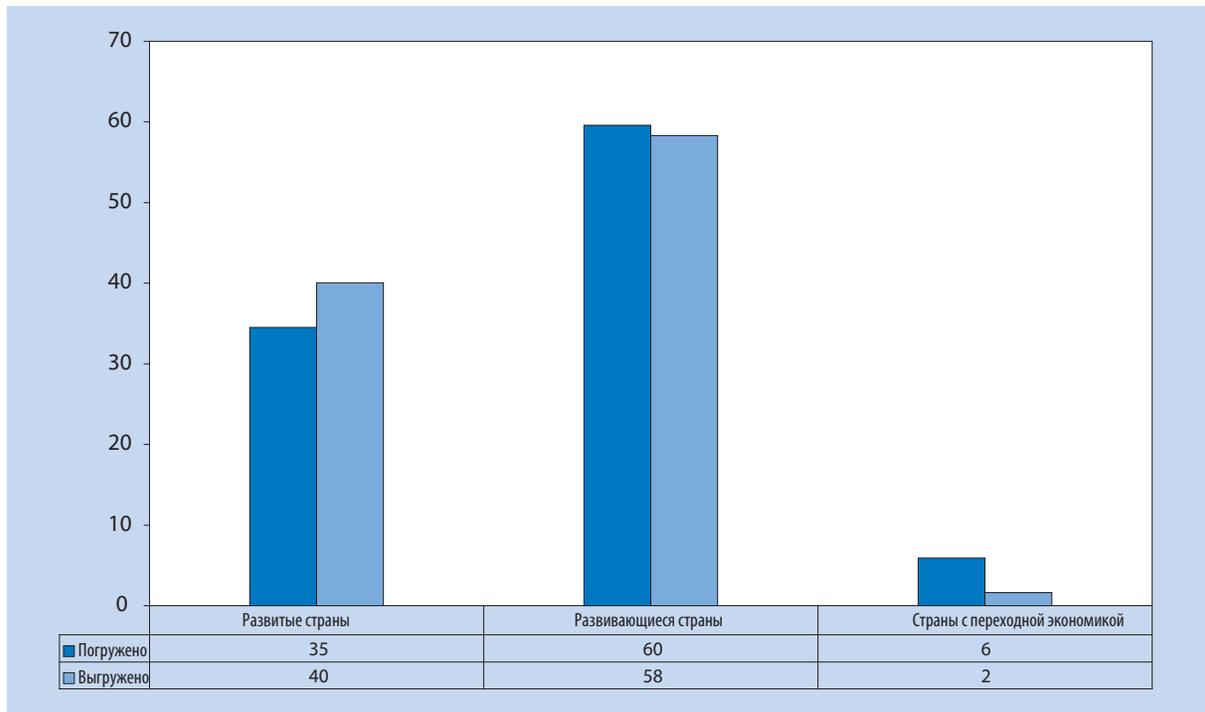
Заглядывая в будущее, некоторые специалисты предсказывают, что за период 2010–2020 годов стоимостной объем мировой торговли товарами увеличится более чем вдвое, при этом в стоимостном выражении Китай будет экспортировать в Европу почти вдвое больше товаров, чем Соединенные Штаты (Ernst and Young, 2011). Кроме того, по их мнению, внутрирегиональная торговля азиатских стран будет расширяться быстрыми темпами и достигнет 5 трлн. долл., а Европа будет экспортировать в Африку и Западную Азию товаров примерно на 50% больше, чем в Соединенные Штаты. В отраслевом разрезе ожидается, что на протяжении предстоящих десяти лет наибольший вклад в глобальную торговлю товарами внесут операции по таким статьям, как машины и оборудование, транспортное оборудование, потребительское электрооборудование (например, компьютеры, телевизоры и стиральные машины) и товары промышленного назначения (Ernst and

Диаграмма 1.2. Динамика международных морских перевозок, отдельные годы (млн. погруженных тонн)



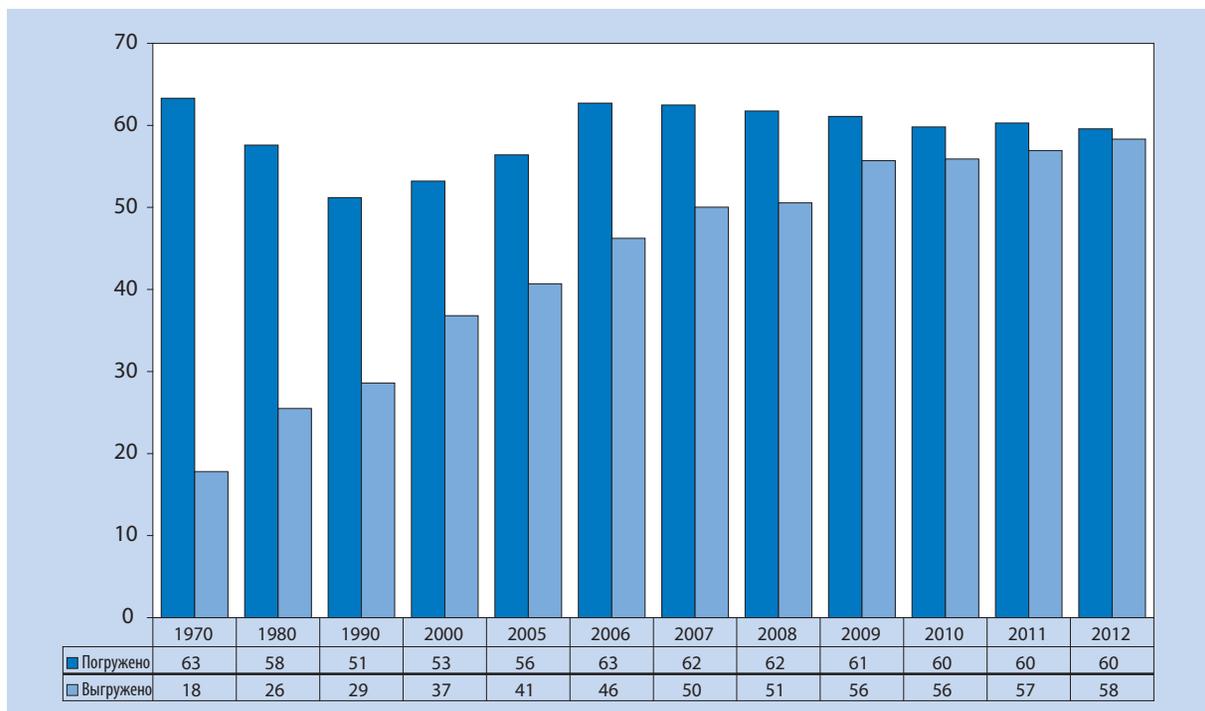
Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски. Данные о разбивке по видам сухих грузов за 2006–2013 годы заимствованы из различных выпусков *Shipping Review & Outlook*, издаваемого "Кларксон ресерч сервисез". Данные за 2013 год основаны на прогнозе "Кларксон ресерч сервисез" (Clarkson Research Services, 2013a).

Диаграмма 1.3 а). Мировые морские перевозки в разбивке по группам стран, 2012 год (доля в процентах от мирового тоннажа)



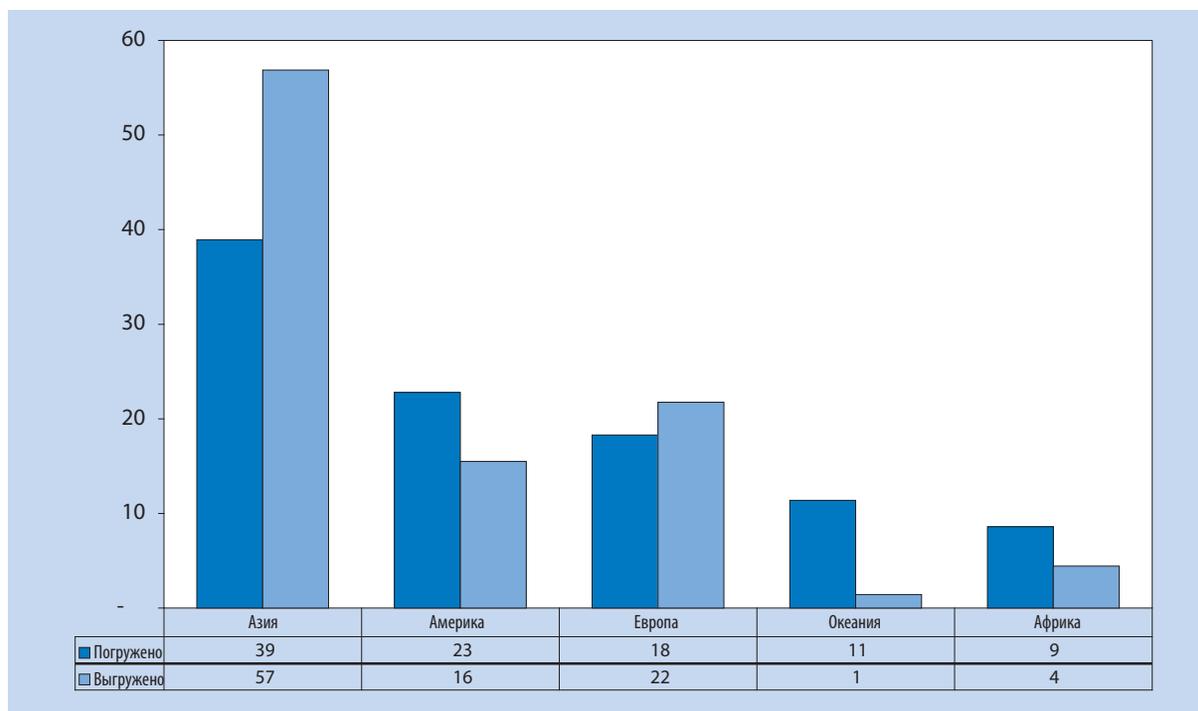
Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран и соответствующих государственных органов и портовых организаций, и данных из специализированных источников. Приведенные цифры представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

Диаграмма 1.3 б). Участие развивающихся стран в международных морских перевозках, отдельные годы (доля в процентах от мирового тоннажа)



Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски.

Диаграмма 1.3 с). Мировые морские перевозки в разбивке по регионам, 2012 год (доля в процентах от мирового тоннажа)



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран и соответствующих государственных органов и портовых организаций, и данных из специализированных источников. Приведенные цифры представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

Young, 2011). Согласно некоторым прогнозам, к 2025 году годовое потребление в развивающихся странах возрастет до 30 трлн. долл. и можно будет ожидать, что в развивающихся странах будет находиться более половины из 1 млрд. домашних хозяйств с годовым доходом свыше 20 000 долл. (United Nations Development Programme, 2013). Если эти прогнозы сбудутся, по всей вероятности не останутся неизменными и траектории, и динамика роста торговли. В случае морских перевозок имеющиеся прогнозы также позволяют говорить о сохранении тенденций роста, и по одной оценке 2013 года темпы роста составят 4,2% (Clarkson Research Services, 2013a).

На фоне широких возможностей предпринимательской деятельности в развивающихся странах с формирующимся рынком и прогнозируемого роста мировой торговли товарами, а также с учетом существующих рисков и факторов неопределенности отрасли морского транспорта придется корректировать свои бизнес-стратегии, адаптируясь к изменениям в мировой экономике и динамике торговли, которые, как ожидается, в будущем будут углубляться.

2. Объемы морских перевозок в тонно-милях

Тенденции развития мировой экономики и изменений в динамике роста и структуре торговли определяют спрос на сырьевые товары и протяженность маршрутов перевозки грузов. Конечный спрос на услуги морских перевозок, измеряемый в тонно-милях, позволяет получить более полную картину морских перевозок и спроса на тоннаж.

В 2012 году показатель тонно-миль в секторе морских перевозок возрос на 4,2% против 4,9% в 2011 году. Почти три четверти всего выраженного в тонно-милях грузооборота в 2012 году приходилось на массовые грузы, а именно минеральные продукты и сырьевые материалы (диаграмма 1.4). Главным локомотивом роста являются перевозки пяти основных сухих массовых грузов (т.е. угля, железной руды, зерна, бокситов/глинозема и фосфатной руды), где показатель тонно-миль вырос на 6,6% по сравнению с 6,1% в сегменте неосновных массовых грузов, 3,9% по остальным сухим грузам, включая контейнерные перевозки,

2,4% в случае нефти и нефтепродуктов и 0,7% по сжиженному газу. В значительной мере упомянутый рост был обусловлен резким увеличением тонно-миль перевозок угля (на 11,8%), а также зерна и железной руды, где показатели тонно-миль выросли соответственно на 6,2% и 4,1%.

Примечательно, что, хотя много говорят о меняющейся географии мировой торговли и растущих потребностях в диверсификации источников поставок, нередко с отгрузкой товаров на большие расстояния средняя протяженность маршрутов глобальных морских перевозок, похоже, остается неизменной. В период 1970–2008 годов средняя протяженность перевозок грузов стабильно оставалась на уровне 4 100 морских миль (Crowe, 2012). Данная тенденция отражает, в частности, повышение роли внутрирегиональной торговли и в меньшей степени некоторое приближение производства к рынкам, хотя в последнем случае результаты дискуссий по поводу использования источников, находящихся "под боком", довольно неоднозначны.

Увеличение средних расстояний перевозки в период 1970–2008 годов в значительной мере было вызвано перевозками пяти основных массовых грузов, при этом средняя протяженность маршрутов возросла с 4 600 до 5 400 морских миль в результате резкого повышения импортного спроса в развивающихся странах с высокими темпами роста, в частности, в Китае (Crowe, 2012). Высокий импортный спрос в странах Азии на уголь и железную руду явился существенным фактором увеличения объемов перевозок сухих массовых грузов. Помимо Китая, значительным был спрос на железную руду и уголь в других быстроразвивающихся странах, в частности в Индии и Республике Корея. Основным фактором увеличения показателя тонно-миль стали поставки железной руды из Бразилии, что объясняется протяженностью маршрута перевозок от Бразилии до Китая. За период 2000–2012 годов среднее расстояние перевозок железной руды возросло на 6,7%, в то время как за тот же период в случае угля этот показатель упал на 13,1% до 4 002 миль, что, в частности, объяснялось более короткими расстояниями между Китаем, Австралией и Индонезией (Crowe, 2012). В последние годы вследствие "сланцевой" революции в Соединенных Штатах в настоящее время появились дополнительные возможности экспорта угля, в том числе с поставкой в Европу и Азию. В результате выраженный в тонно-милях экспорт угля из Соединенных Штатов имел тенденцию

к повышению. В 2011 году из этой страны экспортировалось угля на 127% больше, чем в 2007 году, а в тонно-милях рост составил в среднем 152% (Clarkson Research Services, 2012a). Помимо этого, на динамике перевозок сухих массовых грузов, по мнению некоторых специалистов, скажется тот факт, что если новый режим регулирования в Индонезии, являющейся крупным поставщиком минерального сырья, в частности угля, бокситов и никеля в Китай, действительно будет сдерживать индонезийский экспорт, Китай, по всей вероятности, начнет искать другие источники, в том числе довольно отдаленные, например, в Австралии. В результате объемы и расстояния перевозок сухих массовых грузов, по всей вероятности, возрастут. Что касается перевозок зерна, то доля этих грузов в общем показателе тонно-миль повысилась с 4,2% в 2000 году до 5,4% в 2012 году, причем резкое падение выраженных в тонно-милях показателей экспорта из Соединенных Штатов компенсировалось значительным увеличением бразильского экспорта. За период 2000–2012 годов средняя протяженность перевозок зерна увеличилась на 17,8% и достигла 6 807 миль, что объяснялось быстрым расширением потоков предназначенных для Китая грузов из развивающихся стран Американского континента (Crowe, 2012).

В 2012 году контейнерный грузооборот в тонно-милях возрос на 3,0% против 8,8% в 2011 году. За период 2000–2012 годов средняя дальность контейнерных перевозок упала на 1,2%, причем падение объемов перевозок на дальних маршрутах Азия–Европа и транстихоокеанских перевозок компенсировалось быстрым расширением внутриазиатского грузооборота с перевозками на более короткие расстояния. Вместе с тем неуклонное увеличение объемов перевозок на более протяженных маршрутах Север–Юг, по всей вероятности, обусловит увеличение средней дальности контейнерных перевозок (Crowe, 2012).

Наливные грузы, включая сырую нефть, нефтепродукты и сжиженный газ, в 2012 году составляли свыше четверти совокупного показателя тонно-миль (в 2000 году – одну треть). В сегменте перевозок наливных грузов львиная доля (19,1%) приходится на сырую нефть, затем следуют нефтепродукты (5,7%) и газ (2,3%). Средняя дальность перевозок сырой нефти сократилась за период 2000–2012 годов незначительно (–1,2%). В противоположность этому, отражая тенденцию к расширению дальних перевозок импортных товаров, поставляемых в Азию, и грузопотоков из

Таблица 1.4. Мировые морские перевозки в 2006–2012 годах, в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам

Группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы, млн. т
Все страны мира	2006	7 700,3	1 783,4	914,8	5 002,1	7 878,3	1 931,2	893,7	5 053,4
	2007	8 034,1	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8 408,9	1 787,7	983,8	5 637,5	8 443,8	1 933,2	979,2	5 531,4
	2011	8 784,3	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 797,7	1 896,5	1 037,7	5 863,5
	2012	9 165,3	1 785,4	1 050,9	6 329,0	9 183,7	1 928,7	1 054,9	6 200,1
Развитые страны	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 164,7	1 282,0	535,5	2 347,2
	2007	2 608,9	135,1	363,0	2 110,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 715,4	129,0	405,3	2 181,1	4 007,9	1 251,1	523,8	2 233,0
	2009	2 554,3	115,0	383,8	2 055,5	3 374,4	1 125,3	529,9	1 719,2
	2010	2 865,4	135,9	422,3	2 307,3	3 604,5	1 165,4	522,6	1 916,5
	2011	2 982,5	117,5	451,9	2 413,1	3 632,3	1 085,6	581,3	1 965,4
	2012	3 162,9	121,6	447,3	2 594,0	3 678,8	1 097,7	573,7	2 007,5
Страны с переходной экономикой	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	407,9	124,4	39,9	243,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	431,5	138,2	36,7	256,6	89,3	6,3	3,8	79,2
	2009	505,3	142,1	44,4	318,8	93,3	3,5	4,6	85,3
	2010	515,7	150,2	45,9	319,7	122,1	3,5	4,6	114,0
	2011	505,0	132,6	42,0	330,5	156,7	4,2	4,4	148,1
	2012	542,1	136,6	41,1	364,4	149,2	3,8	4,0	141,4
Развивающиеся страны	2006	4 829,5	1 527,5	537,1	2 765,0	3 642,9	643,6	355,1	2 644,3
	2007	5 020,8	1 553,9	530,7	2 932,6	4 073,0	742,4	376,3	2 954,3
	2008	5 082,6	1 518,0	515,1	3 049,6	4 189,1	684,9	407,2	3 097,0
	2009	4 798,4	1 453,5	502,9	2 842,0	4 364,2	745,3	386,9	3 232,1
	2010	5 027,8	1 501,6	515,6	3 010,5	4 717,3	764,4	452,0	3 500,9
	2011	5 296,8	1 509,4	540,4	3 247,0	5 008,8	806,7	452,1	3 750,0
	2012	5 460,3	1 527,2	562,5	3 370,6	5 355,7	827,3	477,2	4 051,2
Африка	2006	721,9	353,8	86,0	282,2	349,8	41,3	39,4	269,1
	2007	732,0	362,5	81,8	287,6	380,0	45,7	44,5	289,8
	2008	766,7	379,2	83,3	304,2	376,6	45,0	43,5	288,1
	2009	708,0	354,0	83,0	271,0	386,8	44,6	39,7	302,5
	2010	754,0	351,1	92,0	310,9	416,9	42,7	40,5	333,7
	2011	723,7	338,0	68,5	317,2	378,2	37,8	46,3	294,1
	2012	787,3	370,1	72,6	344,6	407,7	35,9	51,7	320,1
Америка	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	373,4	49,6	60,1	263,7
	2007	1 067,1	252,3	90,7	724,2	415,9	76,0	64,0	275,9
	2008	1 108,2	234,6	93,0	780,6	436,8	74,2	69,9	292,7
	2009	1 029,8	225,7	74,0	730,1	371,9	64,4	73,6	234,0
	2010	1 172,6	241,6	85,1	846,0	448,7	69,9	74,7	304,2

Таблица 1.4. Мировые морские перевозки в 2006–2012 годах, в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (продолжение)

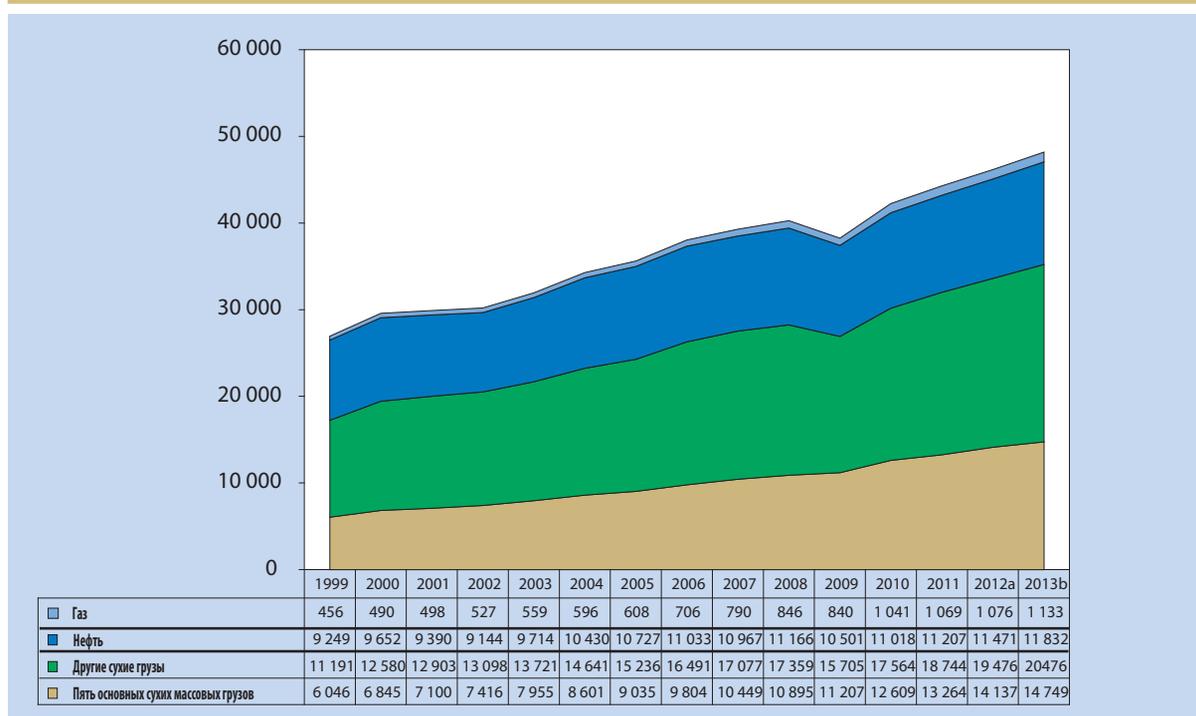
Группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы, млн. т
	2011	1 239,2	253,8	83,5	901,9	508,3	71,1	73,9	363,4
	2012	1 287,2	250,7	91,6	944,9	538,5	77,5	79,4	381,6
Азия	2006	3 073,1	921,2	357,0	1 794,8	2 906,8	552,7	248,8	2 105,3
	2007	3 214,6	938,2	358,1	1 918,3	3 263,6	620,7	260,8	2 382,1
	2008	3 203,6	902,7	338,6	1 962,2	3 361,9	565,6	286,8	2 509,5
	2009	3 054,3	872,3	345,8	1 836,3	3 592,4	636,3	269,9	2 686,2
	2010	3 094,6	907,5	338,3	1 848,8	3 838,2	651,8	333,1	2 853,4
	2011	3 326,7	916,0	388,2	2 022,6	4 108,8	697,8	328,0	3 082,9
	2012	3 376,7	904,7	397,5	2 074,5	4 396,2	713,8	341,5	3 340,9
Океания	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	7,1	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5
	2010	6,5	1,5	0,2	4,8	13,4	0,0	3,7	9,7
	2011	7,1	1,6	0,2	5,3	13,5	0,0	3,9	9,6
	2012	9,0	1,6	0,8	6,6	13,3	0,0	4,6	8,6
Доля в процентах									
Все страны мира	2006	100,0	23,2	11,9	65,0	100,0	24,5	11,3	64,1
	2007	100,0	22,6	11,6	65,8	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,6	66,7	100,0	23,4	11,3	65,3
	2009	100,0	21,8	11,8	66,4	100,0	23,9	11,8	64,3
	2010	100,0	21,3	11,7	67,0	100,0	22,9	11,6	65,5
	2011	100,0	20,0	11,8	68,2	100,0	21,6	11,8	66,6
	2012	100,0	19,5	11,5	69,1	100,0	21,0	11,5	67,5
Развитые страны	2006	32,0	7,4	36,8	39,8	52,9	66,4	59,9	46,4
	2007	32,5	7,5	38,9	39,9	49,0	62,4	58,0	42,4
	2008	33,0	7,2	42,3	39,7	48,4	64,4	56,0	41,3
	2009	32,5	6,7	41,2	39,4	43,1	60,0	57,5	34,1
	2010	34,1	7,6	42,9	40,9	42,7	60,3	53,4	34,6
	2011	34,0	6,7	43,7	40,3	41,3	57,2	56,0	33,5
	2012	34,5	6,8	42,6	41,0	40,1	56,9	54,4	32,4
Страны с переходной экономикой	2006	5,3	6,9	4,5	4,9	0,9	0,3	0,3	1,2
	2007	5,1	6,9	4,3	4,6	0,9	0,4	0,4	1,3
	2008	5,2	7,7	3,8	4,7	1,1	0,3	0,4	1,5
	2009	6,4	8,3	4,8	6,1	1,2	0,2	0,5	1,7
	2010	6,1	8,4	4,7	5,7	1,4	0,2	0,5	2,1
	2011	5,7	7,5	4,1	5,5	1,8	0,2	0,4	2,5
	2012	5,9	7,7	3,9	5,8	1,6	0,2	0,4	2,3

Таблица 1.4. Мировые морские перевозки в 2006–2012 годах, в разбивке по видам грузов, группам стран и регионам (продолжение)

Группы стран	Годы	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Нефтепродукты и газ	Сухие грузы, млн. т
Развивающиеся страны	2006	62,7	85,6	58,7	55,3	46,2	33,3	39,7	52,3
	2007	62,5	85,7	56,9	55,5	50,0	37,2	41,6	56,4
	2008	61,8	85,0	53,8	55,6	50,6	35,3	43,6	57,3
	2009	61,1	85,0	54,0	54,5	55,7	39,8	42,0	64,2
	2010	59,8	84,0	52,4	53,4	55,9	39,5	46,2	63,3
	2011	60,3	85,8	52,2	54,2	56,9	42,5	43,6	64,0
	2012	59,6	85,5	53,5	53,3	58,3	42,9	45,2	65,3
Африка	2006	9,4	19,8	9,4	5,6	4,4	2,1	4,4	5,3
	2007	9,1	20,0	8,8	5,4	4,7	2,3	4,9	5,5
	2008	9,3	21,2	8,7	5,5	4,5	2,3	4,7	5,3
	2009	9,0	20,7	8,9	5,2	4,9	2,4	4,3	6,0
	2010	9,0	19,6	9,4	5,5	4,9	2,2	4,1	6,0
	2011	8,2	19,2	6,6	5,3	4,3	2,0	4,5	5,0
	2012	8,6	20,7	6,9	5,4	4,4	1,9	4,9	5,2
Америка	2006	13,4	14,1	10,3	13,7	4,7	2,6	6,7	5,2
	2007	13,3	13,9	9,7	13,7	5,1	3,8	7,1	5,3
	2008	13,5	13,1	9,7	14,2	5,3	3,8	7,5	5,4
	2009	13,1	13,2	7,9	14,0	4,7	3,4	8,0	4,6
	2010	13,9	13,5	8,7	15,0	5,3	3,6	7,6	5,5
	2011	14,1	14,4	8,1	15,1	5,8	3,7	7,1	6,2
	2012	14,0	14,0	8,7	14,9	5,9	4,0	7,5	6,2
Азия	2006	39,9	51,7	39,0	35,9	36,9	28,6	27,8	41,7
	2007	40,0	51,7	38,4	36,3	40,1	31,1	28,9	45,5
	2008	38,9	50,6	35,4	35,8	40,6	29,1	30,7	46,4
	2009	38,9	51,0	37,1	35,2	45,9	34,0	29,3	53,3
	2010	36,8	50,8	34,4	32,8	45,5	33,7	34,0	51,6
	2011	37,9	52,1	37,5	33,8	46,7	36,8	31,6	52,6
	2012	36,8	50,7	37,8	32,8	47,9	37,0	32,4	53,9
Океания	2006	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,7	0,1
	2007	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,8	0,1
	2009	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2010	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2012	0,1	0,1	0,08	0,1	0,1	–	0,4	0,1

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, полученных от представляющих отчетность стран и соответствующих государственных органов и портовых организаций и из специализированных источников. Данные за период с 2006 года пересмотрены и обновлены в свете улучшенной отчетности, включая более свежие цифры и более полную информацию о распределении по видам грузов. Цифры за 2012 год представляют собой оценки, основанные на предварительной информации или на показателях последнего года, за который имеются данные.

Диаграмма 1.4. Грузооборот морского транспорта в тонно-милях и в разбивке по видам грузов, 1999–2013 годы (млрд. тонно-миль)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе Clarkson Research Services (2013а).

^a Оценка.

^b Прогноз.

Соединенных Штатов в развивающиеся страны Американского континента, средняя протяженность перевозок нефтепродуктов увеличилась на 6,4%¹. Этот процесс, по всей вероятности, будет продолжаться под воздействием, в частности, следующих факторов: а) закрытия нефтеперерабатывающих предприятий в Европе, которое приведет к нехватке средних дистиллятов и потребует увеличения импорта, в том числе с перевозкой на большие расстояния из Западной Азии, Индии и Соединенных Штатов; б) потребности удовлетворения растущего спроса на дистилляты в Азии, в частности за счет расширения импорта из Западной Азии; с) расширения экспорта из Соединенных Штатов в развивающиеся страны Американского континента и потенциально в другие регионы, в том числе в Африку, где спрос на средние дистилляты растет.

Еще одним фактором, который будет влиять на величину показателя тонно-миль перевозок нефти, является структура добычи нефти в Соединенных Штатах, с учетом которой выраженный в тонно-милях объем перевозок сырой нефти отнюдь не обязательно будет

снижаться по мере изменения энергетического профиля страны. Нефтеперерабатывающие предприятия в Соединенных Штатах по-прежнему будут импортировать тяжелую сырую нефть из Западной Азии, а также из развивающихся стран Американского континента, поскольку легкая сырая нефть, добываемая в Западной Африке, по своей структуре сходна с нефтью, добываемой в Соединенных Штатах. Ввиду этого импорт сырой нефти из Западной Африки в Соединенные Штаты уже сокращается и значительная часть появившихся новых дополнительных количеств теперь отгружается в страны Азии, и, соответственно, в тонно-милях показатель перевозок сырой нефти увеличивается (Financial Times, 2013). Наконец, ввиду того, что ценовая разница также влияет на уровень спроса по регионам, увеличение перевозок в направлении стран Азии с более высокими также, вероятно, явится фактором увеличения показателей перевозок наливных грузов в тонно-милях. Между тем расширение сети трубопроводов из Казахстана, Российской Федерации и вскоре из Мьянмы в Китай в будущем, возможно, будет сдерживать рост показателей перевозок сырой нефти в тонно-милях,

что повлечет определенные последствия в плане спроса на танкерный тоннаж, размеров мирового танкерного флота и структуры перевозок наливных грузов.

3. Морские перевозки в разбивке по видам грузов

(а) Наливные грузы

Объемы перевозок наливных грузов в значительной степени определяются динамикой глобальной добычи энергоресурсов и совокупного спроса на них, состоянием мировой экономики, факторами демографии, урбанизации и индустриализации и, что более важно, "географией" избытка и дефицита энергоресурсов в мире. Рассматривая в комплексе некоторые основные факторы, влияющие на динамику перевозок наливных грузов, важно сначала остановиться на проходящем в настоящее время процессе глубоких структурных преобразований.

В условиях, в частности, увеличения добычи нефти и газа в Соединенных Штатах, появляющихся сообщений об открытии новых месторождений минеральных ресурсов в различных регионах (например, в Восточной Африке и в Средиземноморье), а также развития добывающих технологий меняется глобальная карта энергоресурсов. Наиболее серьезной отдельной качественно новой тенденцией, вероятно, является резкое увеличение в последнее время добычи сланцевой нефти и сланцевого газа в Соединенных Штатах – крупнейшего в мире потребителя нефти, – последствия чего выходят за рамки национальных границ и самым непосредственным образом связаны с перевозками наливных грузов. Международное энергетическое агентство полагает, что к 2020 году Соединенные Штаты станут чистым экспортером природного газа и к тому же году обгонят Саудовскую Аравию в качестве крупнейшего в мире производителя нефти, а к 2035 году будут самостоятельно удовлетворять практически все свои энергопотребности (International Energy Agency, 2012). Заглядывая в будущее, можно предположить, что в результате сформируется новая мировая карта энергоресурсов с уменьшением объемов международной торговли сырой нефтью, расширением экспорта нефтепродуктов из Соединенных Штатов и потенциальным превращением Китая и Индии в крупных импортеров сырой нефти и экспортеров

продуктов нефтепереработки. Будет изменяться и спрос на отдельные виды продуктов с быстрым увеличением доли средних дистиллятов, таких как используемое на транспорте дизельное топливо (Lloyd's List, 2012a).

(i) Добыча и потребление сырой нефти

В 2012 году на протяжении третьего года подряд в сегменте нефти отмечались самые низкие темпы роста по группе ископаемых видов топлива. Параллельно со снижением темпов глобального экономического роста, в частности в Европе, общемировая добыча нефти выросла менее чем на 1,0%, что гораздо ниже среднестатистических показателей (British Petroleum, 2013). Поскольку потребление в странах ОЭСР снизилось в 2012 году на 1,3%, незначительный рост общемирового спроса на нефть, достигнутого в указанном году 89,8 млн. баррелей в день, объяснялся вкладом стран, не являющихся членами ОЭСР. В сфере предложения общемировая добыча увеличилась на 2,2%, достигнув в общей сложности 86,2 млн. баррелей в день, причем рост в основном достигался благодаря членам Организации стран–экспортеров нефти (ОПЕК). Обзор основных производителей и потребителей нефти представлен в таблице 1.5.

(ii) Отгрузки сырой нефти

Отражая динамику предложения нефти и спроса на нее общемировой объем перевозок нефти вырос в 2012 году на 1,3%, при этом совокупные количества достигли 55,3 млн. баррелей в день. Две трети нефти из этого количества перевозилось танкерами; по оценкам, объем перевозок вырос на 1,5% и составил в совокупности 1,78 млрд. тонн. Рост стимулировался в первую очередь расширением мировой добычи и накоплением запасов в преддверии эмбарго на торговлю нефтью с Исламской Республикой Иран. В числе основных районов отгрузки сырой нефти нужно назвать Западную Азию, Африку, развивающиеся страны Американского континента и страны с переходной экономикой, а поставлялась она в основном в порты Японии, Северной Америки, Европы и развивающихся стран Азии.

Объемы импорта сырой нефти в Соединенные Штаты сократились в 2012 году на 4,3%, что объяснялось, в частности, расширением отечественной добычи и поставками нефти из Канады по трубопроводам (British Petroleum, 2013). Если в 2007 году Соединенные Штаты

Таблица 1.5. Нефть и природный газ: основные производители и потребители, 2012 год (доля мирового рынка в процентах)

Мировая добыча		Мировое потребление нефти	
Западная Азия	33	Азиатско-Тихоокеанский регион	33
Страны с переходной экономикой	16	Северная Америка	23
Северная Америка	15	Европа	15
Развивающиеся страны Американского континента	12	Развивающиеся страны Американского континента	10
Африка	11	Западная Азия	9
Азиатско-Тихоокеанский регион	10	Страны с переходной экономикой	6
Европа	4	Африка	4
Мировая добыча природного газа		Мировое потребление природного газа	
Северная Америка	25	Северная Америка	25
Страны с переходной экономикой	23	Азиатско-Тихоокеанский регион	19
Западная Азия	16	Страны с переходной экономикой	18
Азиатско-Тихоокеанский регион	15	Европа	14
Европа	8	Западная Азия	12
Развивающиеся страны Американского континента	7	Развивающиеся страны Американского континента	8
Африка	6	Африка	4

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, опубликованных компанией "Бритиш петролеум" в Statistical Review of World Energy 2013.

Примечание: Под нефтью понимаются сырая нефть, сланцевая нефть, нефтяной песок и газоконденсатные жидкости (углеводороды, которые могут быть извлечены в виде жидкости при добыче природного газа). В это понятие не входит жидкое топливо из других источников, таких как биомасса и продукты переработки угля.

импортировали 10,1 млн. баррелей в день, то в 2010 году этот показатель понизился до 9,2 млн. баррелей и до 8,5 млн. баррелей в день в 2012 году. В условиях увеличения собственной добычи и сокращения импорта нефти в Соединенных Штатах традиционные поставщики нефти, в частности Ангола, Нигерия и Боливарианская Республика Венесуэла, переключаются на новые рынки и новых потребителей. Как ожидается, Индия вскоре выйдет на место Соединенных Штатов в качестве основного рынка сбыта нигерийской нефти, а объемы ее импорта нефти из Боливарианской Республики Венесуэла увеличились с 2011 года в три раза (Financial Times, 2013). При условии утверждения соответствующих нормативных актов можно ожидать, что Соединенные Штаты будут экспортировать свою легкую низкосернистую нефть

и потенциально станут экспортером сырой нефти (Lloyd's List, 2012b). Этот фактор может еще сильнее изменить географию перевозок наливных грузов, поскольку увеличение в Соединенных Штатах спроса на танкерный тоннаж, по всей вероятности, повлечет определенные последствия в плане применения Закона о торговом флоте 1920 года (Закона Джонса).

В Европе ввиду сокращения объемов добычи в Северном море главным источником поставки сырой нефти являлась Ливия. Ожидается, что в конечном счете европейские страны переключатся с дальних поставщиков в Западной Азии на ближе расположенные африканские страны. С учетом вялой экономической конъюнктуры, в условиях которой по-прежнему работают европейские нефтеперерабатывающие предприятия, можно также ожидать переориентации импортных закупок сырой нефти на нефтепродукты (Danish Ship Finance, 2013).

В 2012 году объемы импорта сырой нефти возросли на 7,4% в Китае и более чем на 4,0% в Индии (British Petroleum, 2013). Поскольку в этих странах продолжается постройка нефтеперерабатывающих предприятий, объемы их импорта сырой нефти будут расти, в том числе из стран Западной Африки и Латинской Америки. По всей вероятности, эта тенденция приведет к изменению направления грузопотоков, повышению спроса на танкерный тоннаж и увеличению показателя в тонно-милях. Вместе с тем в принципе влияние этого фактора будет компенсироваться повышением доли импортных поставок нефти в Китай по трубопроводам из Казахстана, Российской Федерации и Мьянмы.

Поскольку введенные международные санкции запрещают импорт сырой нефти из Исламской Республики Иран, основные импортеры, например, Китай, Индия и Республика Корея, вынуждены сокращать объемы своего импорта, чтобы иметь право на 180-дневное исключение из режима санкций, позволяющее этим странам продолжать импортировать иранскую нефть (United States Institute of Peace, 2012). Ввиду этого меняется карта маршрутов перевозок наливных грузов, поскольку больше иранских грузов перевозится в восточном направлении в страны Азии, а европейские страны заменяют иранский экспорт поставками из Российской Федерации и Западной Африки (Danish Ship Finance, 2013). Эта тенденция, по всей видимости, усилится на протяжении срока действия санкций.

(iii) Поставки нефтепродуктов и тенденции в нефтеперерабатывающем секторе

В 2012 году общемировая производительность нефтеперерабатывающего сектора увеличилась на 0,4%, составляя в общей сложности 92,5 млн. баррелей в день. Свыше 50% таких предприятий размещается в странах, не входящих в ОЭСР, и эксплуатируется главным образом благодаря расширению мощностей в Китае, Индии и Западной Азии (British Petroleum, 2013). С учетом того, что мировые объемы инвестиций в нефтеперерабатывающие мощности до 2035 года оцениваются приблизительно в 1,3 трлн. долл., ожидается, что общемировая производительность сектора дополнительно возрастет. Из приведенной суммы примерно 230 млрд. долл. потребуется для реализации существующих проектов, 300 млрд. долл. – для создания дополнительных мощностей и около 750 млрд. долл. пойдет на поддержание существующих и замену выбывающих мощностей (ОПЕС, 2012). С учетом динамики производственных мощностей общемировая пропускная способность перерабатывающих предприятий возросла в 2012 году на 0,6%, в значительной мере благодаря расширению мощностей на предприятиях в Африке, Канаде, Китае, Индии и Мексике. В Европе и Японии нарастает процесс закрытия нефтеперерабатывающих предприятий ввиду ужесточения экологических ограничений в регионе ОЭСР и обострения конкуренции с предприятиями в Западной Азии и на Дальнем Востоке (Danish Ship Finance, 2013).

(iv) Спрос на нефтепродукты и их перевозки

Спрос на продукты переработки нефти тесно связан с динамикой промышленного производства и производством электроэнергии. Поэтому ввиду вялой динамики промышленного производства и низкого спроса на нефть в течение года темпы роста отгрузок нефтепродуктов замедлились в 2012 году до 2,1% (Clarkson Research Services, 2013a). По оценкам ЮНКТАД, этот показатель, включающий также перевозки сжиженного газа, составил 1,6%. Общемировой объем перевозок нефтепродуктов из сжиженного газа достиг в 2012 году 1,05 млрд. т (Clarkson Research Services, 2013a), причем сокращение поставок в Северную Америку компенсировалось увеличением объемов импорта в Азию, в частности в Китай, Японию и Республику Корея. Высокий спрос в азиатских странах, в частности, на легкие (например, бензин и нефть) и средние дистилляты (например, дизельное топливо и керосин) удовлетворялся за счет поставок

из Европы, Индии и Западной Азии. При этом в Северной Америке – втором по величине регионе импорта нефтепродуктов – спрос падал.

Поскольку традиционно бензин импортировался в Соединенные Штаты из Европы, падение спроса и сокращение объемов импорта в Соединенных Штатах, по всей вероятности, скажется на трансатлантических перевозках нефтепродуктов. В противоположность этому экспорт из Соединенных Штатов увеличивается, что является относительно новой тенденцией и обусловлено образованием излишков в результате снижения спроса на нефть внутри страны, а также повышением спроса со стороны развивающихся стран Американского континента вследствие процессов индустриализации и развития инфраструктуры в регионе. Пока же бензин будет все шире поставляться на Дальний Восток из Западной Азии и в Европу из Африки (Danish Ship Finance, 2013).

В 2012 году спрос на получающие все более широкое применение средние дистилляты был невысок, поскольку с учетом существующего экономического положения в мире потребности в авиационном горючем и дизельном топливе уменьшились. Однако ожидается, что в условиях оживления мировой экономики рост спроса возобновится. С учетом в первую очередь транспортных потребностей (в связи с расширением автопарка) и в меньшей степени потребностей промышленности в будущем спрос на средние дистилляты, по-видимому, будет расти быстрее, чем на продукты легких фракций, при этом на первом месте окажутся страны Азии, в частности Китай, за которыми будут следовать развивающиеся страны Американского континента.

Заглядывая вперед, можно предположить, что, по всей вероятности, источники поставки нефти будут приближаться к рынкам и вектор дополнительной добычи будет направлен на запад к Северной Америке, а перерабатывающие мощности будут перемещаться в Азию (Financial Times, 2013). Ожидается, что спрос на нефтепродукты по-прежнему будет расти благодаря расширению потребностей в не являющихся членами ОЭСР странах Азии и Южной Америки, в частности с учетом продолжающихся в этих странах процессов индустриализации и сохраняющегося дефицита перерабатывающих мощностей (Clarkson Research Services, 2012b). Объемы перевозок нефтепродуктов, по-видимому, будут расширяться уверенными темпами на маршрутах большой протяженности из Индии и стран Западной Азии в страны Дальнего Востока (т.е. в Республику Корея и другие

страны Азии, помимо Китая и Японии). В Китае увеличение отечественного производства, по всей вероятности, приведет к сокращению объемов импорта нефтепродуктов (Clarkson Research Services, 2013a). Динамика импорта в Европейский союз, по-видимому, будет оставаться вялой ввиду существующей сложной экономической ситуации, а в Соединенных Штатах снижение спроса на нефтепродукты и увеличение мощностей по переработке нефти, по всей вероятности, будут стимулировать экспорт нефтепродуктов, особенно в развивающиеся страны Американского континента (Clarkson Research Services, 2013a).

Подытоживая изложенное выше, следует отметить, что параллельно с изменениями в производственной сфере, динамике объемов и структуре спроса, а также в размещении нефтеперерабатывающих предприятий в мире возникают и новые маршруты перевозок нефтепродуктов и сырой нефти. На динамику этих изменений, по всей вероятности, будут дополнительно влиять другие факторы, в том числе, например, программа налогообложения "60–66" в Российской Федерации, в соответствии с которой в интересах содействия расширению и модернизации перерабатывающих мощностей снижаются налоги на экспорт сырой нефти и повышаются ставки налогообложения продуктов переработки, а также кредитное соглашение между Боливарианской Республикой Венесуэла и Китаем, которое позволит увеличить объемы экспорта нефти в Китай.

(v) Перевозки сжиженного природного газа

Глобальный объем потребления природного газа возрос в 2012 году на 2,2%, что ниже среднестатистического уровня 2,7% (British Petroleum, 2013). В том же году добыча выросла на 1,9%, причем крупнейшим в мире производителем оставались Соединенные Штаты (British Petroleum, 2013). Обзор потребителей и производителей природного газа в мире представлен в таблице 1.5.

В соответствии с динамикой предложения и спроса темпы роста мировых перевозок сжиженного газа, включая наземную инфраструктуру и морские перевозки, оставались в 2012 году практически на неизменном уровне, и годовой показатель роста не достигал 1%. В сегментах ГСН и СПГ в 2012 году рост прекратился. Совокупный объем перевозок ГСН и СПГ составил 289 млн. т, оставшись на уровне 2011 года, причем падение

отгрузок СПГ компенсировалось увеличением перевозок ГСН². Вследствие падения объемов импорта в Европу и ограниченных размеров расширения в рассматриваемом году общемировых мощностей для сжижения природного газа, на долю которого приходится 85% совокупного объема морских перевозок газа, в 2012 году отгрузки СПГ сократились на 1,2% (Clarkson Research Services, 2013a). Снижение импортного спроса в Соединенных Штатах порождает цепную реакцию как в самой стране, так и за ее пределами. В условиях сокращения объемов импорта в Соединенных Штатах выходят из употребления станции регазификации сжиженного газа, которые требуют очень крупных вложений. Кроме того, более дешевый газ вытесняет уголь в качестве энергоресурса в производстве электроэнергии. В 2012 году страны Европы, где для целей производства электроэнергии используется более дорогой газ, расширяли закупки угля из Соединенных Штатов (Clarkson Research Services, 2013a). Крупнейшим в мире экспортером по-прежнему являлся Катар, на который приходится более 32,1% от мирового объема экспорта СПГ (British Petroleum, 2013). Помимо Катара, возрос экспорт и из Австралии, Малайзии, Нигерии и Объединенных Арабских Эмиратов, в то время как объемы поставок из Алжира, Египта и Индонезии сократились (British Petroleum, 2013).

Перспективы в секторе перевозок СПГ представляются позитивными, поскольку глобальное потребление должно расти благодаря воздействию таких факторов, как:

- a) рост производства и экспорта в Соединенных Штатах;
- b) открытие новых газовых месторождений во всем мире (например, в Израиле, на Кипре, в Мозамбике и Объединенной Республике Танзания);
- c) прогнозируемый рост импорта СПГ в страны Азии, который подкрепляется, в частности, стратегическим курсом Китая на расширение использования газа;
- d) сокращение использования ядерной энергии;
- e) привлекательность газа как более экологичной альтернативы другим видам ископаемого топлива.

По-прежнему активно осуществляются инвестиции в создание вспомогательной инфраструктуры для перевозок СПГ, что открывает дополнительные позитивные перспективы для сектора перевозок сжиженного газа, и в частности для перевозчиков, операторов и компаний, осуществляющих эти работы. По состоянию на ноябрь 2012 года в 19 странах насчитывалось 94 завода по сжижению газа (Clarkson Research Services, 2012c). Хотя в указанном году особого расширения мощностей по сжижению газа не отмечалось, во всем мире осуществлялось около 12 проектов создания мощностей по сжижению газа, в том числе 5 в Австралии. По всей вероятности, к числу экспортёров присоединятся Папуа-Новая Гвинея и Колумбия после завершения приблизительно 20 проектов, находящихся, по сообщениям, на стадиях разработки или принятия окончательных инвестиционных решений (Clarkson Research Services, 2012c). С точки зрения импорта в 26 странах имеется примерно 93 предприятия, число которых, как ожидается, будет продолжать расти, поскольку многие страны готовятся принимать первые партии грузов (Clarkson Research Services, 2012c). С учетом месторождений газа, открытых в последнее время в Африке, и исходя из того, что все реализуемые проекты будут закончены в срок, данный регион может стать четвертым по величине поставщиком СПГ после Австралии, Западной Азии и Соединенных Штатов (Drewry Shipping Consultants, 2013).

В отличие от сектора перевозок СПГ в 2012 году спрос на ГСН, составляющий лишь 16% от общего объема мировых морских перевозок сжиженного газа, продолжал расти, и совокупный объем перевозок ГСН увеличился на 7,1%, достигнув 45 млн. тонн (Clarkson Research Services, 2013a). В течение года крупные партии ГСН отгружались из Западной Азии в Индию и страны Дальнего Востока в рамках операций по накоплению запасов в условиях довольно низких цен и достаточного предложения. Спрос на ГСН в развивающихся странах поддерживается тем, что ГСН используется в качестве источника энергии для приготовления пищи, топлива для автомобилей и вводимого ресурса в нефтехимической промышленности. С учетом расширения производства ожидается, что Соединенные Штаты станут одним из главных поставщиков ГСН, при этом ГСН из этой страны все чаще экспортируется в развивающиеся страны Американского континента.

(b) Перевозки сухих грузов: основные и неосновные сухие массовые грузы и другие виды сухих грузов

Несмотря на вялую конъюнктуру в мировой экономике, темпы роста объемов перевозок сухих грузов в 2012 году оставались высокими (5,7%), в результате чего совокупный объем перевозок этих грузов превысил отметку 6 млрд. тонн. По историческим меркам и с учетом существующей общемировой экономической ситуации эти показатели выглядят довольно внушительно (Clarkson Research Services, 2013a).

Объем перевозок сухих массовых грузов, включая пять основных массовых грузов (железную руду, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфатную руду) и неосновных массовых грузов (сельскохозяйственные навалочные грузы, удобрения, металлы, минеральное сырье, сталь и лесопродукты), увеличился в 2012 году на 6,7% (Clarkson Research Services, 2013a). Анализ структуры этого совокупного показателя показывает, что в значительной мере рост объяснялся расширением перевозок пяти основных массовых грузов (на 7,2%) и в меньшей степени – увеличением перевозок неосновных массовых грузов (на 4,6%), в результате чего в количественном выражении объемы мировых морских перевозок в период 2002–2012 годов дополнительно увеличились почти на 500 млн. тонн (Clarkson Research Services, 2013a). В 2012 году объемы перевозок пяти основных массовых грузов составили около 2,7 млрд. тонн, а неосновных сухих массовых грузов – 1,4 млрд. тонн. На основные и неосновные сухие массовые грузы вместе взятые приходилось почти две трети мирового объема перевозок сухих грузов.

С точки зрения импорта главным источником импортного спроса на сухие массовые грузы являются страны Азии, и в частности Китай, в случае же экспорта общая картина менее однозначна, поскольку размеры долей рынка продолжают меняться. Например, растет значение Индонезии как крупного поставщика более чем одного вида сырья, включая уголь, бокситы и металлы. С учетом своего стратегического географического положения, а также обилия месторождений некоторых видов сырья, в первую очередь угля, Индонезия в настоящее время становится поставщиком азиатских стран, имеющим самые высокие темпы роста экспорта (Danish Ship Finance, 2013). Растет удельный вес и менее крупных участников рынка, например Либерии, Перу и

Сьерра-Леоне. В таблице 1.6 представлен обзор основных участников рынка сухих массовых грузов.

Вместе с тем главным предметом озабоченности в связи с динамикой роста перевозок сухих массовых грузов является сохраняющаяся высокая зависимость от спроса в азиатских странах и от всего лишь двух основных товаров, а именно железной руды и угля. Несмотря на сохранение высоких темпов роста в Китае, наблюдающееся в последнее время в этой стране замедление темпов роста и отход от модели роста на базе инфраструктурных инвестиций порождают, однако, определенные последствия в отношении прочности базы будущего спроса.

В то же время в позитивном плане ряд прогнозов указывает на то, что сектор перевозок сухих массовых грузов выиграет в результате происходящих в мире процессов увеличения численности населения и урбанизации. По мнению некоторых специалистов, к 2025 году в масштабах мировой экономики ежегодный объем дополнительных расходов городских потребителей, по всей вероятности, составит порядка 20 трлн. долл., что, в свою очередь, создаст условия для бума в торговле сырьем (Shipping and Finance, 2013). В условиях, когда в категорию потребителей должны вступить 1 млрд. человек, стремительные темпы процессов урбанизации и инфраструктурного развития обусловят повышение спроса на ресурсы и сырье. Только в секторе портов объем инфраструктурных потребностей, по оценкам, превышает существующий уровень более чем в 2,5 раза.

(i) Перевозки угля

Наиболее высокими темпами среди всех видов ископаемого топлива расширяется сегмент угля, на который в 2012 году приходилось 30% мирового первичного энергопотребления.

Благодаря странам, не являющимся членами ОЭСР, мировое потребление угля увеличилось в 2012 году на 2,5%, а его добыча – на 2% (British Petroleum, 2013). Совокупный объем перевозок угля (энергетического и коксующегося) увеличился за год на 12,3%, впервые превысив отметку 1,06 млрд. тонн. Перевозки коксующегося угля, на долю которого приходится 78% от общего объема, уверенно выросли в 2012 году на 14,2%, отчасти благодаря некоторому восстановлению объемов европейского импорта (после спада) и продолжавшемуся повышению импортного

спроса в азиатских странах, а также наличию грузов на атлантических маршрутах. В отличие от сегментов железной руды и в меньшей степени коксующегося угля спрос на энергетический уголь более диверсифицирован, при этом на Европейский союз приходится около 18% совокупного импорта, затем следуют Япония, Китай, Индия и другие менее крупные импортеры, например Гонконг (Китай), Республика Корея, Малайзия, Филиппины и Китайская провинция Тайвань. Перевозки коксующегося угля выросли в 2012 году на 5,4% благодаря увеличению импорта в Китай и Индию соответственно на 43,7% и на 8%. В других регионах мира импорт в европейские страны и Республику Корея сдерживался низкими темпами роста в сталелитейной отрасли.

В 2012 году увеличение объема экспорта угля из Соединенных Штатов благодаря добыче сланцевого газа оказывало понижающее воздействие на цены на уголь и стимулировало импорт этого товара в Европу, Индию, а также в Китай, который в указанном году опередил Японию, выйдя на место крупнейшего импортера энергетического угля. Для перевозки угля, импортированного Китаем в 2012 году, потребовалось бы примерно 430 судов "супрамакс" класса (Clarkson Research Services, 2013с).

Перевозки угля, по всей вероятности, будут расти параллельно с повышением импортного спроса в Китае и расширением индийских электростанций, работающих на угле. В то же время такие факторы, как ужесточение экологических норм, в частности в Европе, а также собственный потенциал Китая, располагающего крупными отечественными запасами угля, могут оказывать воздействие в противоположном направлении и в результате обусловить гораздо более умеренные темпы роста (Clarkson Research Services, 2013а). По-прежнему не ясно, сможет ли китайский импорт, резко возраставший с 2008 года, и впредь увеличиваться такими же высокими темпами. Отдельно следует отметить, что в 2012–2020 годах в Европе ожидается вступление в строй новых электростанций, работающих на угле. Мощность этих электростанций должна почти удвоиться по сравнению с мощностью электростанций в предыдущий восьмилетний период, в связи с чем будет построено или заменено приблизительно 80 энергоустановок (Research and Markets, 2012). Эти факторы, по всей вероятности, повлияют на спрос на уголь и окажут свое воздействие на грузопотоки и структуру перевозок угля.

Таблица 1.6. Некоторые основные сухие массовые грузы и сталь: крупнейшие производители, потребители, экспортеры и импортеры, 2012 год (доля мирового рынка в процентах)

Производители стали		Потребители стали	
Китай	46	Китай	46
Япония	7	Европейский союз	10
Соединенные Штаты	6	Северная Америка	9
Индия	5	Страны с переходной экономикой	4
Российская Федерация	5	Западная Азия	3
Республика Корея	5	Развивающиеся страны Американского континента	3
Германия	3	Африка	2
Турция	2	Прочие	22
Бразилия	2		
Украина	2		
Прочие	18		
Экспортеры железной руды		Импортеры железной руды	
Австралия	45	Китай	65
Бразилия	29	Япония	12
Южная Африка	5	Европейский союз	10
Индия	3	Республика Корея	6
Канада	3	Прочие	7
Швеция	2		
Прочие	13		
Экспортеры угля		Импортеры угля	
Индонезия	33	Европейский союз	18
Австралия	30	Япония	17
Соединенные Штаты	10	Китай	17
Колумбия	8	Индия	15
Южная Африка	7	Республика Корея	12
Российская Федерация	7	Китайская провинция Тайвань	5
Канада	3	Малайзия	2
Прочие	4	Таиланд	2
		Прочие	13
Экспортеры зерна		Импортеры зерна	
Соединенные Штаты	20	Азиатско-Тихоокеанский регион	31
Аргентина	12	Развивающиеся страны Американского континента	21
Европейский союз	10	Африка	20
Австралия	10	Западная Азия	18
Канада	9	Европа	7
Украина	8	Страны с переходной экономикой	3
Прочие	31		

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных Всемирной ассоциации производителей стали (World Steel Association, 2013a), фирмы "Кларксон ресерч сервисез" (Clarkson Research Services, 2013b) и Всемирного совета по зерну (International Grains Council, 2013).

(ii) Перевозки железной руды и производство и потребление стали

Поскольку железная руда является одним из главных ресурсов при производстве стали, динамика торговли этим товаром в значительной степени определяется положением в сталелитейной промышленности. По данным Всемирной ассоциации производителей стали, мировое видимое потребление стали и ее производство выросли в 2012 году на 1,2% (World Steel Association, 2013a, 2013b). Продолжает расширяться производство стали в Китае, чья доля рынка увеличилась с 45,4% в 2011 году до 46,3% в 2012 году. В этих условиях перевозки железной руды выросли в 2012 году на 5,4%, составив в общей сложности 1,11 млрд. тонн. Основными экспортерами железной руды выступали Австралия, Бразилия, Канада, Индия, Южная Африка и Швеция. На Австралию и Бразилию вместе взятые приходится 73,5% мирового экспорта. Австралия – крупнейший в мире экспортер, чья доля равняется 44,5% – увеличила объем отгрузок стали на 12,8%. Аналогичным образом расширили объемы поставок и другие экспортеры, например Канада, Южная Африка и Швеция, в то время как в Индии экспорт существенно сдерживался запретами, введенными в горнодобывающей промышленности, и налогообложением экспорта железной руды (было зарегистрировано падение на 52,8%). В результате доля рынка Индии уменьшилась, и последовали структурные изменения, в результате которых Индия из крупного экспортера стала чистым импортером, причем, по всей вероятности, в предстоящие несколько лет ее импортный спрос будет расти. Доля рынка Австралии повысилась, а Бразилии снизилась, поскольку в Австралии проекты в горнодобывающей отрасли и в инфраструктурном секторе завершаются, а в Бразилии осуществление таких проектов задерживается. Кроме того, растет удельный вес Южной Африки и таких менее крупных поставщиков, как Либерия, Перу и Сьерра-Леоне.

В 2012 году благодаря крупным инвестициям в строительство и инфраструктуру Китай оставался главным рынком сбыта железной руды, отгружаемой из Австралии и Бразилии. Темпы экономического роста, инвестиции в инфраструктуру и увеличение душевого потребления стали в этой стране имеют решающее значение для торговли железной рудой. Помимо Китая, других существенных факторов роста торговли железной рудой нет, поскольку импорт в

Европу и Японию остается на прежнем уровне или сокращается, а темпы роста импортного спроса в Республике Корея все еще относительно невысоки. По-прежнему озабоченность вызывает чрезмерно высокая степень концентрации и зависимости от состояния экономики одной страны (Clarkson Research Services, 2012d). С учетом этого, а также того, что любое сокращение выпуска стали в Китае по-прежнему создает угрозу ухудшения положения, ряд факторов, возможно, будут дополнительно поддерживать рост импорта железной руды в Китай, по крайней мере в краткосрочном плане. В их числе можно, в частности, назвать низкий уровень запасов железной руды, необходимость их восстановления, низкий уровень цен и увеличение поставок из Австралии (Clarksons Shipping Services, 2013).

(iii) Перевозки зерна

Процессы экономического роста и увеличения численности населения порождают новые тенденции в динамике торговли зерном с увеличением удельного веса развивающихся стран в мировом импорте. При безусловно основополагающей роли факторов предложения (например, погодных условий и площади орошаемых земель) для конъюнктуры рынков зерновых и динамики торговли этими товарами, факторы спроса (демографические процессы, структуры потребления и использование зерна для продовольственных нужд в качестве кормового продукта и в производственных целях) также вносят существенный вклад при определении структуры, размеров и направления торговых потоков.

Совокупное производство зерна в 2012/13 сельскохозяйственном году упало на 3,5% до уровня 1,78 млрд. т, в то время как на 2013/14 сельскохозяйственный год прогнозируется его увеличение на 7,4% до в общей сложности 1,92 млрд. т (International Grains Council, 2013). Если говорить о спросе, то мировое потребление зерна снизилось в 2012/13 сельскохозяйственном году на 1,7% до 1,82 млрд. т, но, как ожидается, в 2013/14 сельскохозяйственном году оно вновь вырастет на 3,6% и достигнет 1,88 млрд. тонн. Значительное снижение мирового потребления зерна зарегистрировано впервые с 1995 года и было вызвано высокими ценами и их понижательным воздействием на объемы производства спирта и использования зерна в качестве корма для скота (Larsen, 2013).

2012 год был тяжелым годом для торговли зерном, поскольку за рекордным урожаем 2011 года последовало существенное сокращение производства зерна из-за сильных засух в странах, являющихся крупными производителями и экспортёрами, а именно в Соединенных Штатах, Российской Федерации, Казахстане, Украине и Австралии (Larsen, 2013). Мировой объем морских перевозок зерна (пшеницы, кормового зерна и сои) снизился в 2012/13 сельскохозяйственном году на 1,1% и составил 357 млн. тонн. Согласно имеющимся прогнозам, в 2013/14 сельскохозяйственном году объемы перевозок возрастут на 2,8%. В общем объеме перевозок зерна более двух третей по-прежнему приходится на пшеницу и кормовое зерно, а оставшаяся часть – на сою.

В 2012/13 сельскохозяйственном году мировой объем экспорта пшеницы упал на 4,4%, а кормового зерна – на 1,9%, и главной областью роста (на 5,5%) являлись поставки сои (Clarksons Shipping Services, 2013). Крупнейшим в мире импортером пшеницы и кормового зерна (в общей сложности 23,8 млн. т) оставалась Япония, за которой следовали Египет (14,2 млн. т), Республика Корея (12,5 млн. т), Мексика (12,1 млн. т), Саудовская Аравия (11,7 млн. т) и Китай (9,1 млн. т) (Clarksons Shipping Services, 2013). Китай, самостоятельно удовлетворявший свои потребности на протяжении многих лет, все больше становится крупным источником импортного спроса на зерно.

Крупнейшим в мире экспортёром зерна, безусловно, являются Соединенные Штаты, однако их доля мирового рынка сокращается. В 2012/13 году Соединенные Штаты экспортировали 52 млн. т зерна (против 72,6 млн. т в 2011/12 сельскохозяйственном году), и это был самый низкий показатель с 1971 года (Larsen, 2013). Объемы экспорта сократились в случае Австралии, но выросли в случае Канады, Украины и Европейского союза и остались на прежнем уровне в Аргентине.

Одной из проблем в связи с производством зерна, которая затрагивает морские перевозки этих грузов, является выравнивание доходности некоторых основных сельскохозяйственных культур (например, риса в Японии и пшеницы в Европе) наряду с потенциально разрушительными последствиями связанных с изменением климата экстремальных погодных явлений (например, засух и наводнения). С учетом этих рисков традиционный объем запасов зерновых в размере покрытия 70-дневных потребностей теперь

считается недостаточным для обеспечения продовольственной безопасности, и полагают, что, для того чтобы не допустить шоковых изменений цен на продовольственные продукты, требуются более значительные буферные запасы (Larsen, 2013). Хотя цены на продовольствие несколько снизились с недавних высоких уровней, конъюнктура на рынках зерновых остается напряженной вследствие низких по историческим меркам уровней запасов и давления на цены на продовольствие вследствие удорожания вводимых ресурсов (топлива и удобрений) (International Monetary Fund, 2013).

(iv) Бокситы/глинозем и фосфатная руда

На протяжении ряда лет рост объемов перевозок бокситов стимулировался увеличением экспорта из Индонезии, при этом большая часть общемирового роста перевозок бокситов в период 2002–2012 годов приходилась на Китай. Перевозки бокситов возросли с 30 млн. т в 2002 году до 82 млн. т в 2011 году (Clarkson Research Services, 2012e). Однако в 2012 году совокупный объем перевозок бокситов и глинозема упал по сравнению с 2011 годом на 5,3% до уровня 107 млн. тонн. Сокращение было вызвано введением в мае 2012 года правительством Индонезии новых экспортных правил, которые вызвали снижение объемов экспорта из этой страны. В настоящее время высказываются опасения по поводу будущей динамики торговли бокситами, поскольку Индонезия является одним из крупнейших поставщиков бокситов, а также ряда других важнейших товаров, в частности угля и никелевой руды, а этот металл используется при производстве многих промышленных и потребительских товаров, в частности нержавеющей стали. Меры по ограничению экспорта в долгосрочном плане могут вызвать изменение структуры торговли, поскольку Китаю, возможно, удастся закупать больше бокситов в других странах, например, в Австралии или Гвинее. Гвинея, на которую в 2011 году приходилось 25% мирового экспорта бокситов, имеет крупнейшие запасы бокситов в мире (Clarkson Research Services, 2012e). Это, по всей вероятности, позитивно скажется на динамике показателя в тонно-милях.

Прогнозируется, что мировые мощности по добыче фосфатной руды возрастут с 220 млн. т в 2012 году до 256 млн. т (United States Geological Survey, 2013). Ожидается, что более половины роста будет обеспечено за счет Северной Африки, поскольку

крупнейшим производителем является Марокко. В настоящее время в ряде других стран, в том числе в Австралии, Анголе, Бразилии, Гвинее-Биссау, Египте, Замбии, Казахстане, Канаде, Китае, Конго, Мавритании, Мали, Мозамбике, Намибии, Новой Зеландии, Сенегале, Того, Тунисе, Уганде, Эфиопии и Южной Африке создаются новые рудники и расширяются имеющиеся предприятия по добыче фосфатной руды. С учетом роста численности населения планеты и увеличения потребности в продовольствии, кормах и промышленном сырье, возникает необходимость широкого применения фосфатных удобрений в растениеводстве и сельскохозяйственном производстве. Поскольку заменителей фосфора не существует, общемировой объем потребления этого элемента в качестве удобрения возрастет, по прогнозам, с 41,9 млн. т в 2012 году до 45,3 млн. т в 2016 году. В условиях постоянного спроса на удобрения перевозки фосфатной руды возросли в 2012 году на 3,4% с 29 млн. т до 30 млн. тонн.

(v) Неосновные сухие массовые грузы

В 2012 году было отмечено замедление годовых темпов роста перевозок неосновных массовых грузов, которые составили 4,6%; общий объем перевозок достиг в результате 1,4 млрд. тонн. Из этого общего количества 45,6% приходилось на металлы и минеральное сырье, затем следовали промышленная продукция (33,0%) и сельскохозяйственные навалочные грузы (21,3%). Самые высокие темпы роста были зафиксированы в сегменте металлов и минерального сырья (включая, например, цемент, никелевую руду, антрацит), объемы перевозок которых выросли за год на 6,0%. Такой рост был обусловлен расширением экспортных поставок никелевой руды, главным образом в Китай (33,8%). Это значительное увеличение произошло в период, когда в Индонезии еще действовали новые экспортные ограничения, введенные в мае 2012 года (до ноября 2012 года). Дело в том, что сокращение поставок из Индонезии в известной степени компенсировалось отгрузками филиппинской никелевой руды (Clarkson Research Services, 2013a). Следующим по величине фактором роста выступал сектор обрабатывающей промышленности (например, производство стали и лесоматериалов), где годовые темпы роста составили 3,6%. В последнее время в секторе обрабатывающей промышленности происходят сдвиги в структуре торговли, обусловленные резким увеличением китайского

экспорта главным образом в другие страны Азии, страны Африки и развивающиеся страны Американского континента. В условиях высокого мирового спроса торговля стальной продукцией стимулировалась активным приложением более доступной по ценам продукции китайской сталелитейной промышленности. Наконец, несмотря на сокращение перевозок сахара и карбоната калия, объемы перевозок сельскохозяйственных навалочных грузов (сои, семян и муки масличных культур и риса) также увеличились на 3,5%.

Подводя итог вышесказанному, следует отметить, что сухие массовые грузы, в том числе, в частности, такие основные массовые грузы, как железная руда и уголь, составляют основу международных морских перевозок и выступают серьезным фактором роста, отражая быстро растущий спрос со стороны развивающихся стран с формирующимся рынком. Круг экспортеров сухих массовых грузов довольно разнообразен, охватывая различные регионы и отражая тот факт, что на рынке все чаще появляются менее крупные новые участники. В то же время в случае импорта степень концентрации, как представляется, выше и источником спроса главным образом являются развивающиеся страны с формирующимся рынком, в первую очередь в Азии, и, в частности, Китай. Еще одной особенностью является высокая концентрация структуры мирового импортного спроса, поскольку в значительной степени в глобальных масштабах рост полностью определяется поставками железной руды и угля. Зависимость от одного рынка, а именно рынка Китая и в меньшей степени Индии, а также от двух отдельных сырьевых товаров в долгосрочной перспективе может стать источником проблем, поскольку тенденции роста в этих странах меняются и их импортный спрос начинает расти медленнее или падает. В этих условиях и при отсутствии источников значительного роста импортного спроса на других рынках, который мог бы компенсировать падение спроса в Китае и Индии, будущие перспективы рынка по-прежнему неопределенны. Однако на данном этапе имеющиеся показатели говорят о сохранении тенденции роста перевозок сухих массовых грузов, включая неосновные массовые грузы, параллельно с наблюдающимися в настоящее время тенденциями роста, урбанизации и увеличения численности населения в развивающихся странах.

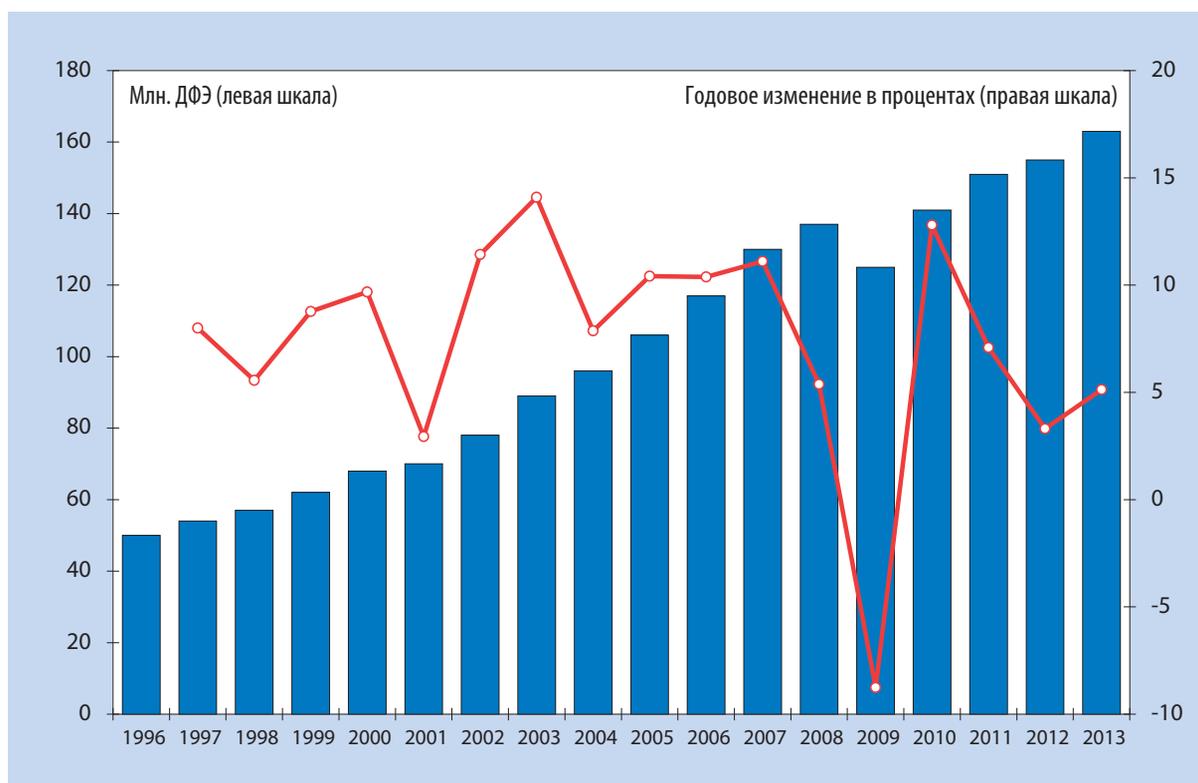
(vi) Прочие сухие грузы: контейнерные перевозки

На протяжении многих десятилетий контейнерные перевозки являются самым быстро растущим сегментом рынка, и в 2012 году на них приходилось более 16% мирового объема морских перевозок и более половины их стоимостного объема (в 2007 году). Поскольку контейнеризация тесно связана с процессами глобализации и фрагментации глобального производства, в недавно проведенном исследовании с охватом 157 стран за период 1962–1990 годов представлены эмпирические данные о том, что контейнеризация является движущей силой экономической глобализации XX века (Bernhofen et al., 2013). В проанализированных 22 промышленно развитых странах фактором контейнеризации объясняется увеличение двусторонней торговли на 320% за первые пять лет после внедрения контейнерных перевозок и на 790% за 20-летний период. В порядке сравнения за 20-летний период двустороннее соглашение о свободной торговле увеличивает торговлю на 45%, а членство в Генеральном соглашении о тарифах и

торговле – на 285%. Представляется, что в период 1962–1990 годов контейнеризация в меньшей степени влияла на торговлю по линии Север–Юг и Юг–Юг, что, вероятно, было связано с ролью факторов наличия и эффективности портовой и транспортной инфраструктуры (Bernhofen et al., 2013).

Уже давно динамику контейнерных грузопотоков можно было предсказывать, анализируя показатели мирового ВВП с учетом эффекта умножения роста объема контейнерных перевозок, в три–четыре раза превышающего рост ВВП. В настоящее время некоторые специалисты ставят под сомнение обоснованность этого коэффициента, утверждая, что он уже не позволяет достаточно точно предсказать динамику роста контейнерных перевозок, поскольку при этом имеются и другие факторы (Containerisation International, 2013a). К числу этих факторов относятся темпы перебазирования производства в другие страны, степень контейнеризации массовых грузов, структура товаров и услуг и структура перевозок стран с учетом долей промышленной

Диаграмма 1.5 а). Мировые контейнерные перевозки, 1996–2013 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах)



Источник: ЮНКТАД, на основе "Друри шиппинг косалтанс", *Container Market Review and Forecast 2008/2009*; и "Кларксон ресерч сервисез", *Container Intelligence Monthly*, различные выпуски.

Таблица 1.7. Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2009–2012 годы (млн. ДФЭ и годовые изменения в процентах)

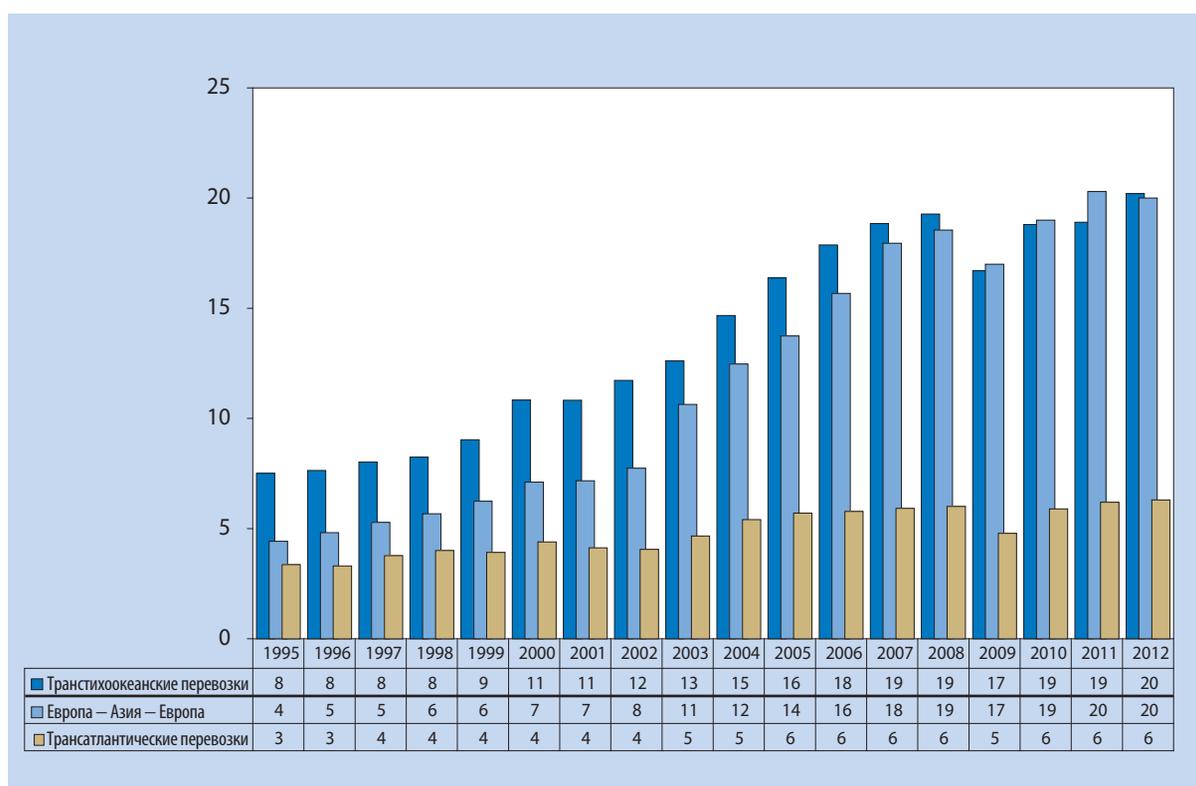
Год	Транстихоокеанские перевозки		Европа – Азия		Трансатлантические перевозки	
	Азия – Северная Америка	Северная Америка – Азия	Азия – Европа	Европа – Азия	Европа – Северная Америка	Северная Америка – Европа
2009	10,6	6,1	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	12,3	6,5	13,3	5,7	3,2	2,7
2011	12,4	6,6	14,1	6,2	3,4	2,8
2012	13,3	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
Изменение в процентах, 2011–2012 годы	7,4	5,2	-2,6	0,4	5,9	-6,9

Источники: Данные "МДС Трансмодал", опубликованные в Data Hub Trade Statistics, *Containerisation International*, www.containershipping.com, апрель, май и июнь 2013 года.

продукции и сырья. По мнению некоторых специалистов, величина множителя ВВП снизилась в среднем с 3,4 раза в 1990–2005 годах до лишь 1,5 раза в 2012 году. Уменьшение величины этого коэффициента порождает последствия для динамики будущего роста спроса и для

контейнерных перевозок, что находит все более широкое подтверждение на уровне отрасли. По мнению одного из крупных контейнерных перевозчиков, нынешние темпы роста следует рассматривать в качестве "нового нормального" уровня для контейнерной отрасли, и кризис

Диаграмма 1.5 б). Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад (млн. ДФЭ)



Источник: На основе информации из базы данных "Глобал инсайт", опубликованной в Bulletin FAL, выпуск № 288, № 8/2010 (International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010), United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC). Данные за 2009, 2010, 2011 и 2012 годы на основе таблицы 1.7.

2008–2009 годов заставил отрасль забыть о темпах роста порядка 9–10%, которые отмечались на протяжении последних трех десятилетий (Containerisation International, 2013a).

В этих условиях и несмотря на замедление темпов роста, объемы контейнерных перевозок в 2012 году расширялись и достигли 155 млн. ДФЭ (диаграмма 1.5 а) (Clarkson Research Services, 2013b). Контейнерные перевозки, на которые в 2012 году приходилось 65% "прочих сухих грузов" (т.е. почти две трети из 2,28 млрд. т сухих грузов за вычетом сухих массовых грузов), выросли на 3,2% в 2012 году против 13,1% в 2010 году и 7,1% в 2011 году. Резкое замедление темпов роста объяснялось снижением объемов перевозок на магистральных маршрутах Восток–Запад, в частности на направлении Азия–Европа.

Как показывают данные "Контейнеризейшн интернэшнл", объемы европейского импорта опять упали ниже предкризисного уровня, при этом перевозки на маршрутах из Азии в Европу сократились в 2012 году на 2,6%, в то время как в 2011 году был отмечен рост на 6% (таблица 1.7 и диаграмма 1.5 b)). Снижение затронуло почти всю номенклатуру товаров, включая электрооборудование, металлоизделия, туристические товары и сумки, телекоммуникационное и записывающее оборудование, текстильные товары и различные готовые изделия (Containerisation International, 2013b).

Это сокращение является свидетельством того тяжелого бремени, которое давит на экономику европейских, особенно средиземноморских, стран. Помимо снижения спроса, другой проблемой для операторов на маршрутах Азия–Европа является избыточная провозная способность. В 2012 году был принят ряд мер с тем, чтобы урегулировать дисбаланс спроса и предложения и взять под контроль провозную способность; в частности, приостанавливалось или прекращалось осуществление перевозок, отменялись рейсы, суда эксплуатировались в режиме пониженных скоростей хода или ставились на прикол (Clarkson Research Services, 2013a).

Динамика перевозок в направлении Северная Америка – Азия была более устойчивой, и показатели деятельности превысили уровень предыдущего года, поскольку темпы роста североамериканского импорта были выше. В 2012 году перевозки в прямом направлении из

Азии в Северную Америку выросли на 7,4%, в то время как грузопотоки в обратном направлении увеличились на 5,2%. На трансатлантических маршрутах из-за низкого импортного спроса в Европе объемы перевозок на участке Северная Америка – Европа сократились на 6,9%, в то время как грузопотоки в Северную Америку увеличились на 5,9% благодаря довольно активному спросу в Соединенных Штатах.

Вдали от основных магистралей сохранялись высокие темпы расширения контейнерных грузопотоков, которые, правда, несколько снизились по сравнению с 2011 годом. Перевозки Север–Юг выросли в 2012 году на 3,9%, а внутриазиатские перевозки и перевозки на немагистральных маршрутах Восток–Запад увеличились соответственно на 6,2% и 3,7% (Clarkson Research Services, 2013b). В последние несколько лет растут объемы контейнерных перевозок на маршрутах, связывающих страны Азии, развивающиеся страны Американского континента и страны Африки и Океании, что свидетельствует об углублении связей по линии Юг–Юг. Отражая возросшие объемы межрегиональных перевозок, заметно увеличились средние размеры судов, задействованных на этих маршрутах. Поскольку по всем признакам потребительский спрос в развивающихся странах будет расти, рынки на "Юге" по-прежнему будут выступать движущей силой глобального роста контейнерных перевозок (Clarkson Research Services, 2013b). Хотя, как отмечалось выше, в период 1962–1990 годов влияние процесса контейнеризации на перевозки Север–Юг и Юг–Юг, похоже, ощущалось относительно слабее, чем в регионах развитых стран, наблюдающееся в последние годы быстрое расширение контейнерных перевозок на немагистральных маршрутах в известной степени говорит о растущей роли контейнеризации как фактора содействия увеличению перевозок в регионах развивающихся стран и между ними.

Вялая динамика фундаментальных рыночных показателей и расширение масштабов ввода в эксплуатацию все более крупных судов вынуждают операторов продолжать последовательно переводить свои суда на второстепенные и региональные маршруты. При этом в течение года на рынок вышли самые крупные построенные до сих пор суда (емкостью более 16 000 ДФЭ и контейнеровозы класса Triple-E емкостью 18 300 ДФЭ). Помимо ввода в эксплуатацию этих сверхкрупных судов, в 2012 году началась

реструктуризация операционной деятельности, поскольку крупнейшие в мире перевозчики "Майерск лайн", "Медитерраниан шипинг компани" (МСК) и КМА–КГМ приняли решение образовать крупный альянс ПЗ, предусматривающий совместное использование судов на трех основных маршрутах перевозок Восток–Запад (Lloyd's List, 2013a). Данная инициатива, если она будет утверждена, по всей вероятности не только затронет перевозчиков и скажется на их рентабельности, но и коснется портов, грузоотправителей и менее крупных операторов (Lloyd's List, 2013b).

Прослеживается также тенденция к продолжению проникновения контейнеризации в сектор перевозок массовых грузов, особенно на обратных рейсах в случае несбалансированных перевозок. Развитие этой тенденции подкрепляется изменением режимов регулирования в сырьевом секторе, о чем свидетельствует пример австралийского зерна. С 2008 года, когда в Австралии были либерализованы операции с зерном, объемы отгрузок пшеницы в контейнерах увеличились в стране в десять раз. Аналогичным образом недавняя либерализация рынка зерна Канады по всей вероятности приведет к повышению степени контейнеризации перевозок зерна (Dynamar B.V., 2013).

Наконец, все чаще говорят об использовании поставщиков, которые находятся "под боком", и, как сообщается, некоторые компании ввиду повышения производственных издержек в Китае начинают перебазировать производство обратно, поближе к отечественным рынкам. Вместе с тем ряд специалистов утверждают, что эта тенденция затрагивает ограниченные области деятельности и в силу этого ее значение преувеличивается (Lloyd's List, 2013c). К тому же отмечалось, что при принятии решений о месте размещения производства учитывается целый ряд факторов, и каких-либо универсальных решений не существует, поскольку в некоторых случаях – в зависимости от характера продукции – использование ближайших поставщиков позволяет получить значительную экономию, но в других такая практика может обернуться высокими издержками (Lloyd's List, 2013c).

С. НЕКОТОРЫЕ НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, ЗАТРАГИВАЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Несмотря на положительные темпы роста в 2012 году, по-прежнему существует целый ряд факторов, в силу которых положение в секторе международных морских перевозок может измениться к худшему, и при этом возможно развитие некоторых качественно новых тенденций, которые в принципе могут кардинально изменить операционное поле морского транспорта. Сформировались новые непростые условия, в которых у сектора международных морских перевозок появляются и проблемы, и возможности, включая, как отмечалось выше, несбалансированность спроса и предложения, сохраняющуюся неопределенность глобальной экономической конъюнктуры и факторы геополитической напряженности. Вместе с тем из всей группы существующих проблем больше всего, вероятно, тревожат взаимосвязанные проблемы энергобезопасности и энергозатрат, изменения климата и экологической устойчивости. Так, в частности, вопросы изменения климата по-прежнему занимают важное место в международной повестке дня, включая сегменты морских перевозок и деятельности портов. Несмотря на позитивные сдвиги по ряду направлений, весь мир еще не готов встать на путь ограничения повышения средней глобальной температуры 2 °С (выше уровней, отмечавшихся до эпохи индустриализации), что позволило бы удерживать процессы изменения климата под контролем (International Energy Agency, 2013). Поскольку влияние процесса изменения климата уже ощущается в глобальных масштабах, а адекватных действий по смягчению последствий изменения климата и адаптации в этих условиях не принимается, сектор морского судоходства и портов, а соответственно и международные морские перевозки, по всей вероятности, будут серьезно затронуты потенциально катастрофическими последствиями изменения климата (например, такими как экстремальные погодные условия и повышение уровня моря). Подробнее о вопросах изменения климата и морского транспорта смотри первые главы предыдущих выпусков *Обзора морского транспорта* за 2009–2012 годы.

С другой стороны, открываются и возможности в связи с некоторыми тенденциями, изложенными ниже:

- a) углубление региональной интеграции и сотрудничества Юг–Юг;
- b) усиление диверсификации источников поставок благодаря техническому прогрессу и эффективной организации перевозок;
- c) появление новых торговых партнеров и возможностей доступа к новым рынкам в результате увеличения числа соглашений о торговле и сотрудничестве;
- d) расширение и создание новых морских маршрутов (например, расширение Панамского канала и прокладка арктических маршрутов);
- e) структурные сдвиги в географии мировых энергоресурсов с соответствующими последствиями для перевозок наливных грузов;
- f) продвижение экономики стран вверх по технологической цепочке от выпуска трудоемкой промышленной продукции к производству, требующему более высокой доли квалифицированного труда (например, в случае Китая) и возникающие при этом последствия для других развивающихся стран (Вьетнам, Бангладеш, Африка);
- g) повышение общемирового спроса в результате увеличения численности населения планеты и расширение категории потребителей, относящихся к среднему классу;
- h) возникновение банков развивающихся стран (например, БРИКС) с потенциалом мобилизации средств для удовлетворения потребностей в осуществлении крупных вложений в транспортную инфраструктуру.

С учетом изложенного в нижеследующем разделе главное внимание уделяется тенденциям, затрагивающим три тесно взаимосвязанные области, а именно:

- a) затраты на топливо и эксплуатация судов в режиме пониженных скоростей;
- b) низкосернистое топливо и выбросы в атмосферу;
- c) инновационная конструкция судов (экоуда).

Эти вопросы в той или иной степени рассматривались в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, однако важно еще раз проанализировать развитие данных тенденций в современных условиях, особенно ввиду того, что при обсуждении связанных с этим проблем представители отрасли порой занимают диаметрально противоположные позиции (например, в отношении экосудов). В целом во всей этой проблематике есть один общий элемент, а именно ископаемые виды топлива, – стратегический фактор, который может в значительной степени определять конкурентоспособность и долговременную устойчивость морских перевозок.

Четвертый вопрос, который рассматривается в настоящем разделе, касается расширения Панамского канала и ряда связанных с этим потенциальных последствий. Обсуждение этого вопроса в данном случае особенно актуально, поскольку близится 2015 год, когда намечено завершить работы по расширению канала.

1. Топливные издержки и эксплуатация судов на пониженных скоростях

Повышение цен на нефть влияет на динамику торговли и морских перевозок двояким образом, тормозя темпы экономического роста и удорожая стоимость судового топлива. С 2005 года цены на нефть стали повышаться, причем с 2007 года темпы роста несколько возросли, а в 2008 году достигли исторического максимума 150 долл. за баррель. В порядке сравнения цена "spot" на европейскую Brent в среднем составляла в 2000 году порядка 29 долл., в 2005 году – 55 долл., в 2007 году – 73 долл. и в 2012 году – 112 долл. (данные 2013 года Управления энергетической информации Соединенных Штатов). Таким образом, цены на нефть увеличились за период 2005–2012 годов более чем вдвое, повысившись более чем наполовину с 2007 года. Как показывает динамика цены бункерного мазута вязкостью 380 сантостоксов в Роттердаме, цены на судовое (бункерное) топливо выросли за период 2005–2012 годов почти в три раза. В среднем роттердамская цена бункерного мазута вязкостью 380 сантостоксов составляла 138,4 долл. за тонну в 2000 году, 234 долл. за тонну в 2005 году, 345,1 долл. за тонну в 2007 году и 639,6 долл. за тонну в 2012 году (Clarkson Research Services, 2012d). Хотя цены на нефть и на бункерное топливо связаны между собой, характер этой взаимосвязи

в последние годы меняется, давая основания полагать, что на динамику цен на бункерное топливо влияют не только изменения цен на нефть, но и другие факторы, например, растущий спрос на бункерный мазут в результате расширения мирового флота и с учетом тенденций к тому, что нефтеперерабатывающие заводы начинают производить больше дистиллятов (Clarkson Research Services, 2012f).

Поскольку, по имеющимся сообщениям, затраты на топливо составляют значительную часть эксплуатационных издержек (до 50–60%) (World Shipping Council, 2008), повышение стоимости бункерного топлива существенно бьет по доходам судовладельцев, особенно в условиях вялой конъюнктуры фрахтовых рынков. Ввиду того что контейнеровозы эксплуатируются на более высоких скоростях в сравнении с балкерами и танкерами, рост цен на бункерное топливо вызывает особую реакцию среди линейных операторов. Например, есть оценки, согласно которым в 2003–2006 годах суточные затраты на бункерное топливо составляли в среднем 85% от суточных издержек эксплуатации судов, а в период с 2008 года затраты на бункерное топливо существенно возросли и более чем в три раза превышают суточную стоимость фрахтования судна (Clarkson Research Services, 2012f). Проведенное недавно в этом секторе исследование показало, что вопрос топливной эффективности относится к числу наиболее важных в области морских перевозок: 69% предприятий указали, что следует сосредоточить усилия на разработке более эффективных по затратам способах потребления топлива (Lloyd's List, 2013d).

Начиная с 2007 года метод эксплуатации судов в режиме пониженных скоростей как средство экономии топлива, которое впервые стало применяться на маршруте Азия–Европа, повсеместно внедряется в различных сегментах морских перевозок и на различных маршрутах, включая направление Север–Юг (Clarkson Research Services, 2013b). Хотя повышение затрат на топливо остается главным доводом в пользу пониженных скоростей, эксплуатация судов в таком режиме, особенно в наиболее тяжелые периоды экономического спада, помогала также поглощать часть избыточной провозной способности контейнеровозов.

Вместе с тем высказываются разные точки зрения по поводу долговременной устойчивости практики эксплуатации судов на пониженных скоростях. По мнению некоторых, такая практика носит

временный характер и соответственно уйдет в прошлое при оживлении экономики и уменьшении колебаний цен на нефть, другие же полагают, что такой режим эксплуатации судов прочно вошел в жизнь. В этой связи сообщается, что задающие в этом секторе тон компании, например "Майерск лайн", переоборудуют суда, для того чтобы можно было использовать режимы пониженных скоростей, и изучают возможности дальнейшего расширения масштабов использования этой практики на всех маршрутах с внедрением на некоторых из них сверхсильно пониженных скоростей хода (15–18 узлов) (Lloyd's List, 2013e). В случае крупных контейнеровозов эксплуатация в режиме пониженных скоростей хода порядка 18–20 узлов позволяет ежедневно доводить потребление топлива со 125–175 т в день до менее 100 т в день. Поскольку цены на бункерное топливо приближаются к 700 долл. за тонну, такое сокращение даст существенную экономию совокупных суточных затрат на топливо (Lloyd's List, 2013e).

В одном проведенном недавно исследовании делается вывод о том, что введение обязательного режима эксплуатации судов на пониженных скоростях хода юридически возможно либо в рамках глобального соглашения, либо в одностороннем порядке в качестве одного из условий для получения разрешения на заход в порт и что такой режим имеет свои и положительные, и отрицательные стороны (Faber et al., 2012). В другом же исследовании, которое было посвящено анализу четырех морских маршрутов, делается вывод о том, что ввиду издержек эксплуатации судов на пониженных скоростях, возникающих для грузоотправителей и грузополучателей (стоимость содержания товарно-материальных запасов, сроки ожидания, проценты, страхование и амортизация), такая практика не имеет перспектив на уровне производственно-сбытовых систем (Lloyds List, 2013f). В случае грузоотправителей приемлемость и устойчивость практики эксплуатации судов на пониженных скоростях в долгосрочном плане зависит от их способности адаптировать свои глобальные системы снабжения, производства и распределения с учетом возросших сроков транзита, сохраняя при этом возможность обеспечения надежности и предсказуемости услуг. Труднее адаптироваться к режиму эксплуатации судов на пониженных скоростях порой грузоотправителям, которые работают в режиме жесткого графика и поставок "точно в срок" и которым, возможно, придется

реорганизовывать свою систему производства и распределения (Lloyd's List, 2013g). Еще одна проблема связана с техническими требованиями при эксплуатации судов в режиме пониженных скоростей и необходимостью модернизации двигателей существующих судов, что сопряжено с дополнительными затратами (Wiesmann, 2010).

2. Низкосернистые виды топлива и выбросы в атмосферу

На величину топливных издержек влияют и требования Приложения VI Международной конвенции о предупреждении загрязнения с судов (МАРПОЛ) Международной морской организации, регулирующие загрязнение воздуха и определяющие районы контроля выбросов (РКВ) в Европейском союзе и Северной Америке (подробнее см. главу 5). В 2020 году допустимое содержание серы в судовом топливе будет снижено в глобальном масштабе с 3,5% до 0,5%, а для судов, пересекающих РКВ – с 1,0% в настоящее время до 0,1% в 2015 году.

Ограничение содержания серы в судовом топливе и введение норм в отношении использования менее загрязняющих видов топлива, а именно дистиллятного топлива, имеют важнейшее значение как инструмент сокращения загрязнения атмосферы и его неблагоприятных последствий для здоровья человека и окружающей среды. В этой связи следует отметить, что если в 2000 году в общем объеме расходов на здравоохранение в Европе расходы, связанные с последствиями выбросов с судов, составляли 7% (или 58,4 млрд. евро), то в 2020 году этот показатель, по всей вероятности, возрастет до 12% (64,1 млрд. евро), в то время как снижение выбросов двуокиси серы в РКВ Балтийского и Северного морей, вероятно, позволит снизить на 36% затраты европейских стран на здравоохранение, обусловленные влиянием международного судоходства. В стоимостном выражении это означает снижение затрат с 22 млрд. евро в 2000 году до 14,1 млрд. евро в 2020 году (European Commission, 2013).

Хотя преимущества использования менее загрязняющих видов топлива неоспоримы, положение, предусматривающее снижение выбросов в атмосферу, затрагивая качество и стоимость топлива, влечет, тем не менее, определенные последствия в будущем, которые касаются остаточного топлива, нефтеперерабатывающих заводов и технологий,

предусматривающих, например, использование систем очистки выхлопных газов и применение альтернативных видов топлива. Как показывает исследование, проведенное по заказу Объединения ассоциации судовладельцев Европейского сообщества, транспортные издержки могут возрастать и при переключении на другие виды топлива (Dynamaliner, 2013). В указанном исследовании представлен прогноз, согласно которому такое переключение приведет к росту средних фрахтовых ставок на 16 балтийских маршрутах на 11,5–20%. Отрасль также проявляет беспокойство по поводу того, будет ли низкосернистое топливо иметься в наличии в достаточных объемах и по приемлемым ценам. Хотя высказывается мнение, что такое топливо будет производиться в количествах, позволяющих удовлетворить спрос, ожидается, что затраты будут значительными, поскольку разница в ценах по сравнению с остаточным топливом оценивается в настоящее время в 50% (Lloyd's List, 2013h). Принимая во внимание обеспокоенность по целому ряду вопросов, ИМО предложила провести исследование о наличии отвечающего требованиям топлива к 2018 году, по итогам которого может быть предложено отложить введение показателей глобального сокращения 2020 года на четыре года. Однако в Европе этот норматив станет обязательным к 2020 году, и никакого исследования по вопросу о наличии топлива проводить не планируется; пока же компании отрасли морских перевозок, похоже, не спешат осуществлять крупные инвестиции в скрубберы с учетом нерешенных вопросов по поводу их эффективности по затратам и пригодности для использования на морских судах (Lloyd's List, 2013h).

Потенциальным побочным эффектом введения норм, предусматривающих снижение содержания серы в топливе, является повышение цен на топливо для автомобильного транспорта, поскольку суда и грузовые и легковые автомобили являются конкурентами при использовании дистиллятного топлива (Lloyd's List, 2013h). Еще одним фактором, который потенциально может повлиять на спрос на бункерное топливо, является применение природного газа в качестве топлива. Хотя до сих пор природный газ использовался в этих целях в ограниченных масштабах, в последнее время заключены, в частности, контракты на постройку двух работающих на газе контейнеровозов, которые будут эксплуатироваться в РКВ Соединенных Штатов (Clarkson Research Services, 2012f). Возможность приобретения газа по довольно

низким ценам делает природный газ экономически и экологически привлекательным вариантом (Seatrade, 2013). Однако о широком использовании таких судов, особенно на магистральных маршрутах контейнерных перевозок, пока, вероятно, говорить не приходится. В случае контейнерных перевозок полагают, что этого не произойдет еще на протяжении двух или трех десятилетий (Seatrade, 2013). В настоящее время, похоже, можно говорить о классической ситуации "курицы и яйца", когда перевозчики не спешат вкладывать средства в суда, работающие на газе, поскольку еще не создана необходимая инфраструктура бункеровки, а порты по-прежнему не уверены в выгодах строительства таких сооружений, пока нет мирового флота судов, работающих на газе (Ports & Harbors, 2013).

3. Инновационные конструкции судов и экосуда

По любым меркам эра дешевого топлива, по всей вероятности, осталась позади, и в сочетании с низкими фундаментальными рыночными показателями, высокими затратами на топливо и ужесточением экологических норм спрос на более оптимальные по расходу топлива и более щадящие окружающую среду морские транспортные системы неизбежно будет повышаться. В этих условиях в отрасли все активнее ведется поиск инновационных конструкций судов, позволяющих решать головолломную задачу, элементами которой являются топливные издержки, доходность и экологическая устойчивость.

Сегодня в отрасли морских перевозок постоянно на слуху термин "экосудно". Хотя окончательное определение этой концепции еще не установилось, можно сказать, что в этом случае имеются в виду суда, которые благодаря конструкции корпуса и двигателя и применению новых технологий позволяют получить значительную экономию средств, причем главным образом благодаря показателям потребления топлива судовыми двигателями (Roussanoglou, 2013). Еще одной особенностью таких судов является то, что они щадят окружающую среду, поскольку благодаря снижению потребления топлива сокращаются выбросы в атмосферу, и в том числе выбросы парниковых газов (ПГ) и загрязнителей воздуха. Существует множество сообщений об экспериментальных конструкциях и концептах, щадящих окружающую среду судов (например, работающих на энергии ветра и солнца), однако

по-прежнему вряд ли можно говорить об их применении в ближайшем будущем (Haider et al., 2013). Стандарты конструкционного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ), принятого под эгидой ИМО в июле 2011 года – и обязательного с 1 января 2013 года для всех новых судов вместимостью от 400 бр.-рег. т, – вне всяких сомнений, существенно скажутся на конструкции экосудов первого поколения (Haider et al., 2013).

Появление экосудов порождает серьезную дилемму для судовладельцев, особенно в ситуации низкой конъюнктуры фрахтовых рынков, снижения доходов, наличия избыточной провозной способности, дефицита финансирования, ужесточения экологических норм и расширения практики эксплуатации судов на пониженных скоростях. Судовладельцы пытаются решить, вкладывать ли средства в новые экосуда или же производить необходимые работы по модернизации и переоборудованию относительно молодого значительного существующего флота в целях обеспечения его оптимизации (Haider et al., 2013). Эти соображения вызывают разногласия в отрасли и порождают множество вопросов, которые в свою очередь повышают степень неопределенности и финансовые риски. Данная дилемма усугубляется потенциальной сегментацией рынка, которая может произойти в результате тех решений, которые будут приняты сегодня. Возможно, с появлением экосудов разрыв между такими судами и существующим флотом, – который считается менее эффективным, – еще больше увеличится, и рынок морских перевозок станет многослойным (Haider et al., 2013). Ожидается, что экосуда будут почти на 30% эффективнее по расходу топлива, чем суда нынешнего поколения (Haider et al., 2013). Например, как сообщается, новые суда класса Triple-E в расчете на один контейнер потребляют примерно на 35% топлива меньше, чем суда вместимостью 13 100 ДФЭ, сдающиеся в эксплуатацию на других маршрутах контейнерных перевозок. Ожидается, что суда E-класса позволят снизить выбросы CO₂ в расчете на перемещение одного контейнера более чем на 50% по сравнению с средним по отрасли показателем выбросов CO₂ на маршруте перевозок Азия–Европа (Building the world's biggest ship, 2013). Раскол в отрасли весьма ощутим, и сторонники экосудов сулят значительные усовершенствования в сравнении с существующим флотом (Roussanoglou, 2013), а скептики утверждают, что заявленные преимущества этих новых судов еще требуют практической проверки (Haider et al., 2013).

Хотя важность снижения стоимости топлива и сокращения всякого рода выбросов отнюдь не ставится под сомнение, по-прежнему больше ясности требуют некоторые нерешенные вопросы, и в частности, например, вопрос о том, являются ли экосуда хорошим объектом для вложений на будущее и станут ли они более конкурентоспособным решением на рынке. При всем этом определяющим фактором будут выступать затраты на топливо, которые явно будут оставаться высокими (BIMCO, 2013).

4. Расширение Панамского канала

Панамский канал, который эксплуатируется уже почти 100 лет, является крайне важным транспортным узлом в международной торговле и ключевым активом на путях между восточным побережьем Соединенных Штатов и портами Мексиканского залива до Азии, Океании и развивающихся стран Американского континента. Через Панамский канал проходит более 144 морских маршрутов, связывающих 160 стран и свыше 1 700 портов мира (Maritime Services - PanCanal.com, 2013). В общей сложности в 2012 году Панамский канал пересекался 12 862 раза, в том числе 3 331 раз – контейнеровозами (Bloomberg, 2013). За указанный год через канал прошло более 300 млн. т грузов (по системе исчисления тоннажа судов в Панамском канале).

В системах международных морских перевозок все больше доминируют суда крупных размеров, и ограничения шлюзовой системы Панамского канала не допускают проводки судов, превышающих по размерам установленный стандарт "панамакс", т.е. судна вместимостью до 5 100 ДФЭ. Ввиду этого и с учетом быстро растущих объемов международной торговли, заставляющих канал работать в очень напряженном режиме, в 2006 году началось осуществление проекта расширения канала стоимостью в 5,25 млрд. долларов. В результате осуществления этого проекта, который намечено завершить в 2015 году, в системе канала появится третья нитка шлюзов, а также будут углублены и расширены существующие каналы.

Помимо обеспечения возможности проводки всевозрастающего числа судов класса "постпанамакс" с установлением, как полагают, предельных размеров на уровне около 13 500 ДФЭ, в результате расширения канала имеется в виду сократить задержки и снизить затраты. Администрация Панамского канала оценивает

размеры экономии затрат грузоотправителей благодаря эффекту масштаба в пределах 7–17% (Mid-America Freight Coalition, 2011). Первыми непосредственными последствиями модернизации канала, по всей вероятности, ощутят порты западного побережья Соединенных Штатов и перевозчики на участке интермодального сухопутного моста (с перевозкой по железной дороге железнодорожных платформ, груженых контейнерами в два яруса), связывающего Тихоокеанское и Атлантическое побережье. Поскольку перевозки через сухопутный пост осуществляются чуть быстрее, конкуренция с Панамским каналом является важным фактором и масштабы ее будут определяться тем, насколько порты и железные дороги западного побережья готовы отреагировать на расширение канала. Железнодорожные компании в Соединенных Штатах уже начали работы по развитию транспортного коридора и созданию внутриконтинентальных терминалов (Lower, 2013).

Еще одним вероятным следствием общего характера станет изменение динамики перевозок различных товаров под воздействием не только эффекта масштаба, но и изменения структуры тарифов и сокращения сроков транзита. Хотя изначально проект расширения канала был призван привлечь грузопотоки из Азии на восточное побережье Соединенных Штатов, создается впечатление, что потенциально крупными клиентами нового канала станут и перевозчики других товаров из других регионов. Можно рассчитывать на то, что, пропуская более крупные суда, канал будет полезен ряду рынков сырьевых и других товаров. В частности, можно назвать следующие примеры: а) перевозка зерна из портов восточного побережья Соединенных Штатов и портов Мексиканского залива в Азию (Mid-America Freight Coalition, 2011); б) перевозка сои из развивающихся стран Американского континента в Азию; в) отгрузки угля и железной руды из Колумбии, Боливарианской Республики Венесуэла и Бразилии в пункты назначения в странах Азии; г) отгрузки угля из портов восточного побережья Соединенных Штатов в Азию, в частности в Китай; д) партии нефти из Эквадора в пункты назначения на восточном побережье Соединенных Штатов; е) партии сжиженного газа из Тринидада потребителям в Чили; ж) экспорт газа из Соединенных Штатов в Азию. Другим важным потенциальным следствием переоборудования канала является, в частности, создание крупных перевалочных мощностей и промежуточных

пунктов в районе Карибского бассейна (Rodrigue and Notteboom, 2012) и сокращение выбросов углерода от морского судоходства (этот побочный эффект в значительной мере остается вне поля зрения) (Stott and Wright, 2012).

Помимо увеличения физических размеров канала, существует ряд факторов, которые могут повлиять на способность расширенного Панамского канала утвердиться в качестве одного из ключевых стратегических морских маршрутов и международных торговых активов. Среди них можно назвать, в частности, следующие:

- динамика цен на топливо;
- решения о выборе источников поставки;
- сроки поставки;
- перебазирование производств в другие географические точки;
- переориентация источников глобального спроса на развивающиеся регионы с отходом от традиционных источников и партнеров (Rodrigue and Notteboom, 2012);
- последствия осуществления инвестиций в портах на обоих побережьях Соединенных Штатов и конкуренция в этом секторе;
- размеры сборов за проход по каналу и их влияние на его конкурентоспособность (Bloomberg, 2013).

Важно также, какой будет реакция на расширение Панамского канала на других маршрутах, включая, например, Суэцкий канал. Следует, однако, отметить, что, хотя эти два прохода принято считать в известной мере конкурентами, они также дополняют друг друга в условиях активизировавшегося развития кругосветных экваториальных линейных перевозок, от которых выигрывают оба канала (Bloomberg, 2013).

Расширение Панамского канала порождает огромное число последствий, но оценить их со сколько-нибудь приемлемой степенью определенности трудно. Столь масштабный проект предусматривает участие множества сторон, и в оценку включается много неизвестных величин, в частности неопределенность глобального экономического положения и быстрый технических прогресс, в том числе в плане размеров и конструкции судов.

В заключение, и как уже отмечалось в настоящей главе и ранее в предыдущих выпусках настоящего *Обзора*, следует отметить, что во всем мире развивается ряд тенденций, которые, по всей вероятности, будут определять будущее морского транспорта и коренным образом изменят поле его оперативной деятельности. В порядке обобщения ниже представлен неисчерпывающий перечень прослеживаемых в настоящее время важнейших тенденций, которые требуют дальнейшего внимания и анализа:

- a) сохраняющееся негативное влияние кризиса 2008–2009 годов на глобальные уровни и объемы спроса, финансирования и торговли;
- b) структурные сдвиги в системах глобального производства;
- c) сдвиги в сфере сравнительных преимуществ и обеспеченности минеральными ресурсами;
- d) возвышение Юга и перемещение зон экономического влияния с отходом от традиционных центров роста;
- e) демографические процессы со старением населения в развитых странах и быстрым ростом численности населения в развивающихся регионах и связанные с этим последствия в плане структур глобального производства и потребления;
- f) появление мегаконтейнеровозов и другие достижения технического прогресса в секторе транспорта;
- g) изменение климата и стихийные бедствия;
- h) энергозатраты и экологическая устойчивость.

По-новому определяя характер и динамику производства, потребления, роста и торговли и трансформируя каналы и структуры морских перевозок, эти тенденции также, по всей вероятности, кардинально преобразуют сектор международных морских перевозок и портов, через которые проходят 80% физического объема общемировой товарной торговли и значительная часть его стоимостного объема.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

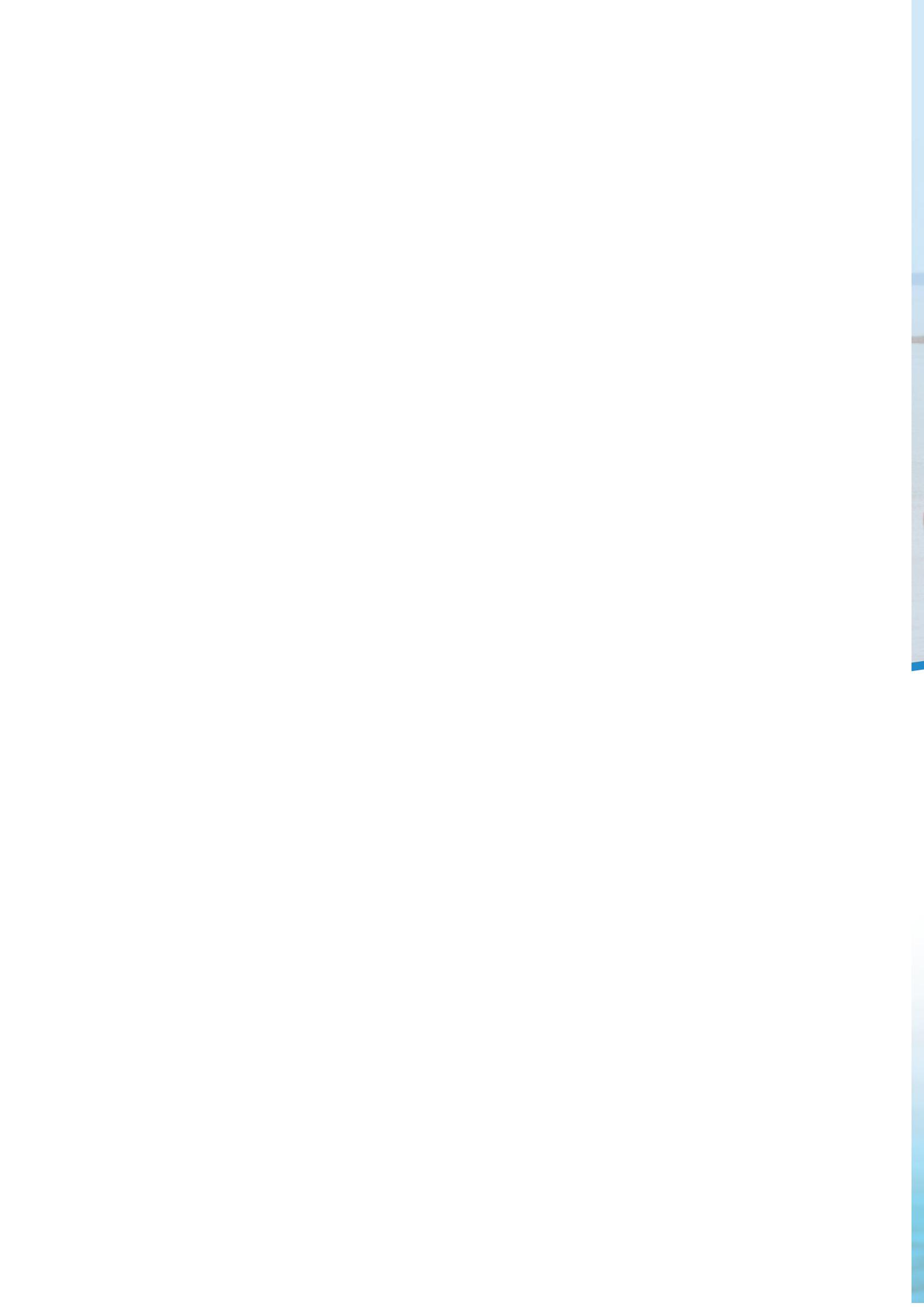
- Bernhofen DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). Estimating the effects of the container revolution on world trade. CESifo Working Paper Series 4136. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute. Munich.
- BIMCO (2013). Reflections 2013. Available at <https://www.bimco.org/About/Press/Reflections.aspx>.
- Bloomberg* (2013). Maersk line to dump Panama Canal for Suez as ships get bigger. 11 March.
- British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. June.
- Building the world's biggest ship – Maersk (2013). Maersk. See <http://www.maersk.com/innovation/leadingthroughinnovation/pages/buildingtheworldsbiggestship.aspx> (accessed 29 July 2013).
- Clarkson Research Services (2012a). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(5).
- Clarkson Research Services (2012b). *Oil and Tanker Trades Outlook*. 17(9).
- Clarkson Research Services (2012c). *LNG Trade and Transport*. ISBN: 978-1-903352-87-8. London.
- Clarkson Research Services (2012d). *Shipping Review and Outlook*. Autumn 2012.
- Clarkson Research Services (2012e). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(11).
- Clarkson Research Services (2012f). *Container intelligence monthly*. 14(5).
- Clarkson Research Services (2013a). *Shipping Review and Outlook*. Spring 2013.
- Clarkson Research Services (2013b). *Container Intelligence Monthly*. 15(6).
- Clarkson Research Services (2013c). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(4).
- Clarksons Shipping Services (2013). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(6).
- Containerisation International* (2013a). *Peaks and troughs*. June.
- Containerisation International* (2013b). *Stuck in the Slow Lane*. May.
- Crowe T (2012). Seaborne trade: The long and the short of it. Clarkson Research Services. 7 September.
- Danish Ship Finance (2013). Shipping market review. April. Available at <http://www.shipfinance.dk/~~/media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.ashx> (accessed 10 September 2013).
- Drewry Shipping Consultants (2013). Can Africa do it? March.
- Dynaliners (2013). Trade review 2013. Dynamar B.V.
- Dynamar B.V. (2013). *Dynaliners weekly*. 26(13).
- Economist Intelligence Unit (2013). Global outlook. Country forecast, May 2013. Available at http://gfs.eiu.com/FileHandler.ashx?issue_id=1750391159&mode=pdf (accessed 17 September 2013).
- Ernst and Young (2011). Trading Places: *The Emergence of New Patterns of International Trade*. Ernst Young and Oxford Economics. EYG No. AU1000. Available at http://emergingmarkets.ey.com/wp-content/uploads/downloads/2011/11/TBF_212_International_trade_white_paper_v24_Low_Res2.pdf (accessed 9 September 2013).
- European Commission (2013). Science for environmental policy. Public health costs of air pollution fall in Europe but remain high for maritime shipping. Issue 324. European Commission. 27 June. Available at <http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/334na4.pdf> (accessed 16 September 2013).
- Faber J, Nelissen D, Hon G, Wang H and Tsimplis M (2012). Regulated slow steaming in maritime transport: An assessment of options, costs and benefits. CE Delft. Delft.
- Fairplay* (2013a). Africa's maritime structural transformation. 30 May.
- Fairplay* (2013b). Energized Africa powers shipping. 9 May.
- Financial Times* (2013). Oil tanker trade growth is fastest in a decade. 12 May.
- International Energy Agency (2012). *World Energy Outlook 2012*. Paris.
- International Energy Agency (2013). *World Energy Outlook Special Report: Redrawing the Energy-Climate Map*. Available at www.worldenergyoutlook.org/energyclimatemap (accessed 12 September 2013).
- International Grains Council (2013). *Grain Market Report*. 436, 30 August. Available at <http://www.igc.int/en/downloads/gmrsummary/gmrsumme.pdf> (accessed 17 September 2013).
-

- International Monetary Fund (2013). *World Economic Outlook: Hopes, Realities and Risks*. International Monetary Fund. ISBN 978-1-61635-555-5. Washington.
- Larsen J (2013). Global grain stocks drop dangerously low as 2012 consumption exceeded production. Earth Policy Institute. 17 January. Available at http://www.earth-policy.org/indicators/C54/grain_2013 (accessed 11 September 2013).
- Lloyd's List* (2012a). Get ready for a new world oil map. 12 October.
- Lloyd's List* (2012b). Washington faces growing pressure to export the US crude. 13 May.
- Lloyd's List* (2013a). Maersk made the first move to form P3 alliance. 20 June.
- Lloyd's List* (2013b). Another lost year? 3 July.
- Lloyd's List* (2013c). Nearsourcing: Homespun yarn or material change? 13 June.
- Lloyd's List* (2013d). Fuel efficiency is shipping's top concern. 15 March.
- Lloyd's List* (2013e). Bunker Quarterly: Full slow steaming ahead. 6 June.
- Lloyd's List* (2013f). Shippers lose out in slow steaming. 7 January.
- Lloyd's List* (2013g). Lower speeds boost box schedule reliability. 7 January.
- Lloyd's List* (2013h). Owners opt for scrubbers as SO_x emissions deadlines loom. July.
- Lower J (2013). Panama Canal expansion fueling US investments. 13 June. Available at <http://bizmology.hoovers.com/2013/06/13/panama-canal-expansion-fueling-us-investments/> (accessed 11 September 2013).
- Maritime Services – PanCanal.com (2013). Panama Canal Authority. See <http://www.panacanal.com/eng/op/transit-stats/index.html> (accessed 29 July 2013).
- Mid-America Freight Coalition (2011). The far reaching effects of canal expansion. 16 March. Available at <http://midamericafreight.org/2011/03/panama-canal-expansion/> (accessed 16 September 2013).
- OECD (2011). Strategic transport infrastructure needs to 2030. OECD publishing. Paris. Available at <http://dx.doi.org/10.1787/9789264114425-en> (accessed 9 September 2013).
- OPEC (2012). *World Oil Outlook 2012*. ISBN 978-3-9502722-4-6. OPEC secretariat. Vienna.
- P.M. *News Nigeria* (2013). Nigeria's free trade zones attract \$9.4b investment. 3 July.
- Ports and Harbors* (2013). European Commission sets LNG bunkering target. International Association of Ports and Harbors. *Ports and Harbors*. 58(3).
- Research and Markets (2012). The market for coal power plants in Europe (analyst version) – market volumes – projects – strategies – trends.
- Rodrigue J-P and Notteboom T (2012). The Panama Canal expansion: business as usual or game-changer? *Port Technology International*. 51:10–12.
- Roussanoglou N (2013). Eco-ships growing in numbers, could undermine value of older ships. *Hellenic Shipping News Worldwide*. June.
- Seatrade* (2013). Gas fuel going mainstream. March.
- Shipping and Finance* (2013). Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class. May.
- Stott P and Wright P (2012). The Panama Canal expansion: business as usual or game changer for ship design? *Port Technology International*. 53:27–28.
- UNCTAD (2013). *Trade and Development Report, 2013*. United Nations publication. UNCTAD/TDR/2013. New York and Geneva.
- United Nations (2012). *The Global Partnership for Development: Making Rhetoric a Reality*. MDG Gap Task Force Report 2012. United Nations publication. Sales No. E.12.I.5. New York.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2013a). World economic situation and prospects. Monthly briefing, January.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2013b). World economic situation and prospects. Update as of mid-2013.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2013c). World economic situation and prospects. Monthly briefing, April.
- United Nations Development Programme (2013). Human Development Report 2013. *The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World*. United Nations publication. ISBN 978-92-1-126340-4. New York.
-

- United States Geological Survey (2013). *Mineral Commodity Summaries 2013*. United States Geological Survey. ISBN 978-1-4113-3548-6. Washington DC.
- United States Institute of Peace (2012). U.S. renews Iran sanctions waivers December. Available at <http://iranprimer.usip.org/blog/2012/dec/10/us-renews-iran-sanctions-waivers> (accessed 10 September 2012).
- Voice of America News* (2013). BRICS leaders optimistic about new development bank. 27 March.
- Wiesmann A (2010). Slow steaming – a viable long-term option? *Wärtsilä Technical Journal*. February.
- World Shipping Council (2008). Record fuel prices places stress on ocean shipping. May.
- World Steel Association (2013a). World crude steel output increases by 1.2% in 2012. January.
- World Steel Association (2013b). Short Range Outlook. April.
- WTO (2013). World trade 2012, prospects for 2013. WTO press release 688. 10 April.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Средние расстояния и темпы изменения рассчитаны на основе более свежих данных, опубликованных в источнике Clarkson Research Services (2013a).
 - ² На основе данных "Кларксон ресерч сервисез". Данные о торговле ГСН охватывают только ОЭСР.
-



2

СТРУКТУРА, ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И РЕГИСТРАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

В настоящей главе освещается аспект предложения в отрасли морских перевозок. В ней представлены данные о типах судов, возрастной структуре, принадлежности и регистрации мирового флота. Здесь также приводится информация о судах, спущенных на воду и списанных на слом, и о размещенных заказах на постройку новых судов.

В 2012 году подошел к концу крупнейший в истории судостроения цикл. В период с 2001 по 2011 год объемы поставок новых судов из года в год били все прежние рекорды. Лишь в 2012 году впервые с 2001 года в эксплуатацию было сдано меньше судов, чем за предыдущие 12 месяцев. Несмотря на такое замедление темпов спуска на воду новых судов, совокупный тоннаж мирового флота в 2012 году продолжал расти, хотя и медленнее, чем в 2011 году. В результате за период с 2001 года тоннаж мирового флота увеличился более чем вдвое, достигнув в январе 2013 года 1,63 млрд. т дедвейта.

По сравнению с историческими максимумами 2008 и 2009 годов резко сократился суммарный тоннаж новых заказов по всем основным категориям судов. В условиях, когда судоверфи продолжали спускать на воду суда, построенные по размещенным ранее заказам, объемы заказов сократились в случае контейнеровозов на 50%, сухогрузов – на 58%, танкеров – на 65% и судов для перевозки генеральных грузов – на 67%. По состоянию на конец 2008 года объем заказов на постройку сухогрузов составлял почти 80% от тоннажа флота того времени, в январе же 2013 года заказы достигли лишь 20% от тоннажа существующего флота.

В главе 2 доклада за этот год представлены уникальные обзоры тоннажа 48 развивающихся стран с крупным флотом. Ряд стран–экспортеров нефти и газа также имеют крупный флот танкеров для перевозки нефти и сжиженного газа, плавающих как под флагами соответствующих стран, так и под иностранным флагом. Аналогичным образом страны, осуществляющие крупные вложения в разработку месторождений на континентальном шельфе, также, как правило, имеют собственный флот судов снабжения морских платформ. По сравнению с флотом стран–экспортеров нефти сухогрузные суда реже контролируются странами, имеющими грузовой флот. Большинство контейнеровозов зарегистрированы под иностранным флагом, поскольку они осуществляют международные перевозки и обслуживают маршруты, связывающие одновременно несколько стран. Значительная часть судов для перевозки генеральных грузов плавает под национальным флагом и осуществляет прибрежные или межстрановые каботажные перевозки.

Особое место в главе 2 Обзора за текущий год занимает рассчитываемый ЮНКТАД уже десять лет индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) и связанный с этим анализ эксплуатации флота контейнеровозов. На протяжении прошедшего десятилетия прослеживались две крупные тенденции, отражающие две стороны одной медали. Так, при росте размеров судов число компаний на большинстве рынков сокращается. В среднем по странам количество компаний уменьшилось за последние десять лет на 27% – с 22 в 2004 году до всего 16 в 2013 году. Эта тенденция порождает серьезные последствия в плане конкуренции, особенно для стран с небольшими объемами перевозок. Хотя в целом 16 поставщиков услуг должно быть вполне достаточно для обеспечения функционирующего конкурентного рынка с широким выбором вариантов для грузоотправителей среднестатистической страны, на отдельных маршрутах, особенно на маршрутах, обслуживающих небольшие развивающиеся страны, снижение уровня конкуренции приводит к формированию олигополистических рынков.

А. СТРУКТУРА МИРОВОГО ФЛОТА

1. Рост мирового флота и основные типы судов

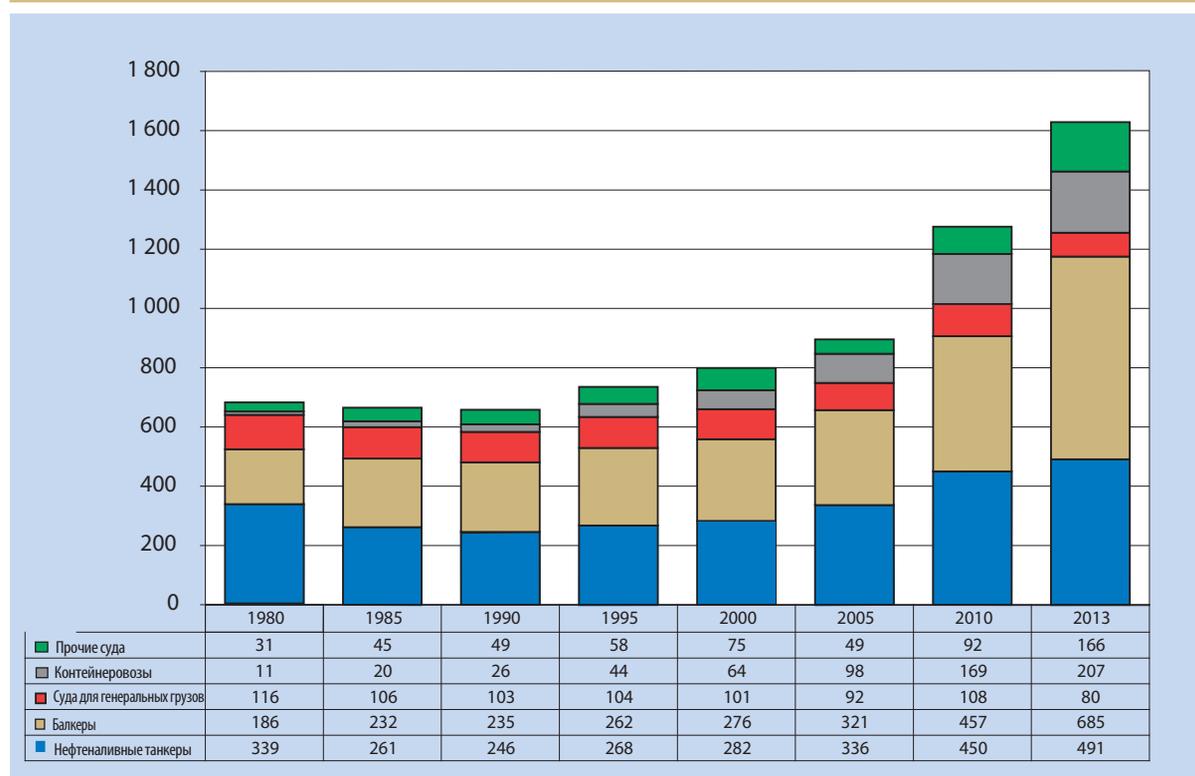
Рост мирового флота¹

В 2012 году завершился крупнейший в истории – по тоннажу в брутто-регистрационных тоннах – цикл судостроения. В период с 2001 по 2011 год объемы сдачи в эксплуатацию новых судов из года в год били все прежние рекорды. Даже после экономического спада 2008 года годовой дедейт спускавшихся на воду судов продолжал расти еще три года, благодаря заказам, которые в значительной мере были размещены до кризиса. Только в 2012 году впервые с 2001 года тоннаж судов, сданных в эксплуатацию в течение года, не достиг уровня предыдущих 12 месяцев.

Несмотря на такое замедление темпов спуска на воду новых судов, в 2012 году тоннаж мирового флота продолжал расти, хотя и более низкими темпами; в годовом исчислении темпы роста составили 6% против 10% в предыдущем году. За период с 2001 года тоннаж мирового флота увеличился более чем вдвое, достигнув в январе 2013 года 1,63 млрд. т дедейта (диаграмма 2.1 и таблица 2.1).

О достижении переломной точки цикла в судостроении свидетельствуют также данные, приведенные на диаграмме 2.3, где показана возрастная структура существующего флота. Суда постройки 2011 года (т.е. двухлетние суда, показанные на диаграмме 2.3) по тоннажу превышают уровень 2012 года. Такого крупного снижения не отмечалось с середины 90-х годов прошлого века. Точка перелома просматривается и на диаграмме 2.10, на которой видно, что объемы портфелей заказов начали снижаться уже в 2009 году.

Диаграмма 2.1 Структура мирового флота по основным типам судов, 1980–2013 годы (данные по состоянию на начало года, млн. т дедейта)



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон рисерч сервисез", и материалов предыдущих выпусков *Обзора морского транспорта*.

Примечание: Все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, исключая суда внутреннего водного транспорта, рыболовные суда, военные суда, яхты и стационарные и мобильные морские платформы и баржи (за исключением плавучих установок для добычи, хранения и выгрузки нефти (ПУДХВ) и буровых судов).

По своей численности грузовой флот весьма медленно реагирует на изменения экономических условий. Хотя спад спроса со всей очевидностью проявился в 2008 году, сокращение портфелей заказов началось в 2009 году, тоннаж сдаваемых в эксплуатацию судов начал снижаться в 2012 году

и в 2013 году размеры существующего флота продолжали увеличиваться. Вместе с тем, однако, портфели заказов резко сокращаются, и существующие графики работ предусматривают сдачу в эксплуатацию в текущем году судов на уровне примерно последних лет, а в 2014 году несколько в меньших объемах.

Таблица 2.1 Структура мирового флота по основным типам судов, 2012–2013 годы (данные на начало года в тысячах т дедвейта; доля рынка выделена курсивом)

Основные типы	2012	2013	Изменение в процентах 2013/2012
Нефтеналивные танкеры	469 516	490 743	4,5%
	<i>30,6%</i>	<i>30,1%</i>	<i>-0,4%</i>
Балкеры	623 006	684 673	9,9%
	<i>40,5%</i>	<i>42,0%</i>	<i>1,5%</i>
Суда для генеральных грузов	80 825	80 345	-0,6%
	<i>5,3%</i>	<i>4,9%</i>	<i>-0,3%</i>
Контейнеровозы	196 853	206 577	4,9%
	<i>12,8%</i>	<i>12,7%</i>	<i>-0,1%</i>
Прочие типы судов:	166 667	166 445	-0,1%
	<i>10,8%</i>	<i>10,2%</i>	<i>-0,6%</i>
Суда для сжиженных газов	44 060	44 346	0,6%
	<i>2,9%</i>	<i>2,7%</i>	<i>-0,1%</i>
Химовозы	23 238	23 293	0,2%
	<i>1,5%</i>	<i>1,4%</i>	<i>-0,1%</i>
Суда снабжения морских платформ	70 767	69 991	-1,1%
	<i>4,6%</i>	<i>4,3%</i>	<i>-0,3%</i>
Паромы и пассажирские суда	5 466	5 504	0,7%
	<i>0,4%</i>	<i>0,3%</i>	<i>0,0%</i>
Другие суда/н.д.	23 137	23 312	0,8%
	<i>1,5%</i>	<i>1,4%</i>	<i>-0,1%</i>
Итого, мировой флот	1 536 868	1 628 783	6,0%
	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>0,0%</i>

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

По состоянию на январь 2013 года 42% мирового флота (в тоннах дедвейта) составляли сухогрузы, что является рекордным показателем для судов этого типа. При этом тоннаж судов для перевозки генеральных грузов продолжал снижаться; их доля в совокупном тоннаже мирового флота в настоящее время не достигает 5% против 15% двадцатью годами ранее. Снижается и доля нефтеналивных танкеров – с почти половины общемирового тоннажа в 1980 году до 30% в январе 2013 года (таблица 2.1 и приложение II).

Нефтеналивные танкеры

В результате активно осуществлявшихся в последние годы операций по сдаче на слом и конверсии однокорпусных судов в настоящее время в основном эксплуатируются двухкорпусные нефтеналивные танкеры в порядке соблюдения соответствующих природоохранных правил и правил безопасности ИМО, а также Закона Соединенных Штатов Америки о загрязнении, согласно которому с 2010 года однокорпусные танкеры не могут заходить в воды Соединенных Штатов. После произошедшего обновления флота теперь по тоннажу лишь 14% танкеров старше 15 лет.

Когда в 1996 году в эксплуатацию был сдан последний однокорпусной очень крупный нефтеналивной танкер (ОКНТ), эксплуатировалось 376 таких судов. В начале 2013 года их осталось только три. Вместе с тем действительно на слом было сдано лишь 243 танкера. 60 танкеров были переоборудованы в плавучие системы для добычи и хранения нефти, а 70 – в сухогрузы. Некоторые более старые ОКНТ используются в качестве плавучих установок для добычи, хранения и выгрузки нефти (ПУДХВ) (Shipping Intelligence Weekly, 2013).

Балкеры

Самыми крупными судами, используемыми в настоящее время для морских перевозок, являются балкеры класса "валимакс", которые принадлежат бразильскому железорудному концерну "Вали" и эксплуатируются им. В апреле 2013 года в

эксплуатацию было сдано самое последнее судно этой серии "Вали Корея" дедвейтом 402 303 тонны. Сейчас концерн "Вали" создает перевалочные узловые центры в Малайзии и на Филиппинах, поскольку этим судам, которые первоначально строились с прицелом на китайские порты, не разрешается заходить в порты Китая с полной загрузкой. Ввиду действующих в Китае ограничений суда класса "валимакс", заходившие в китайские порты в начале 2013 года, регистрировались как суда дедвейтом чуть менее 300 000 тонн.

В 2012 году было спущено на воду в семь раз больше – по тоннажу – балкеров, чем десятью годами ранее. Вместе с тем объемы портфелей заказов сокращаются, составляя в настоящее время лишь одну пятую от размеров существующего флота (Clarkson Research Services, 2013a).

Суда для перевозки генеральных грузов

В последнее десятилетие наблюдается снижение роли судов для перевозки генеральных грузов – порой их еще называют судами для перевозки штучных грузов – в значительной мере с перераспределением в пользу контейнеровозов. По мере все большей контейнеризации грузов рынок перевозок судами для генеральных грузов сужается.

Тем не менее некоторые грузы, в частности сухие грузы, которые по своим размерам слишком велики для отправки контейнерами, всегда придется перевозить отдельными местами или

небольшими партиями. В последние годы флот специализированных судов для перевозки генеральных грузов был модернизирован, поскольку большинство старых судов было отправлено на слом. По данным, недавно опубликованным компанией "Динамар" (Dynamar, 2013), из почти 800 судов, эксплуатируемых 25 крупнейшими специализированными операторами, старше 25 лет менее 100 судов, а число судов, построенных в 70-е годы прошлого века, очень невелико. С учетом того, что за период с 2000 года было построено свыше 500 судов, большую часть специализированного флота составляют современные, высокопроизводительные суда многоцелевого назначения, осуществляющие перевозки широкого ассортимента грузов – от лесоматериалов до грузов в мешках и проектных грузов.

Контейнеровозы

В стоимостном выражении на контейнеровозы приходится примерно 52% общемирового объема морских перевозок (World Shipping Council, 2013). За период с 1980 года их удельный вес в мировом флоте вырос почти в восемь раз, поскольку в международных перевозках товары все чаще отгружаются в контейнерах. Помимо продукции обрабатывающей промышленности, в настоящее время в стандартных морских контейнерах в значительной мере перевозится все больше сырьевых товаров (например, кофе), а также рефрижераторных грузов (фрукты, мясо, рыба).

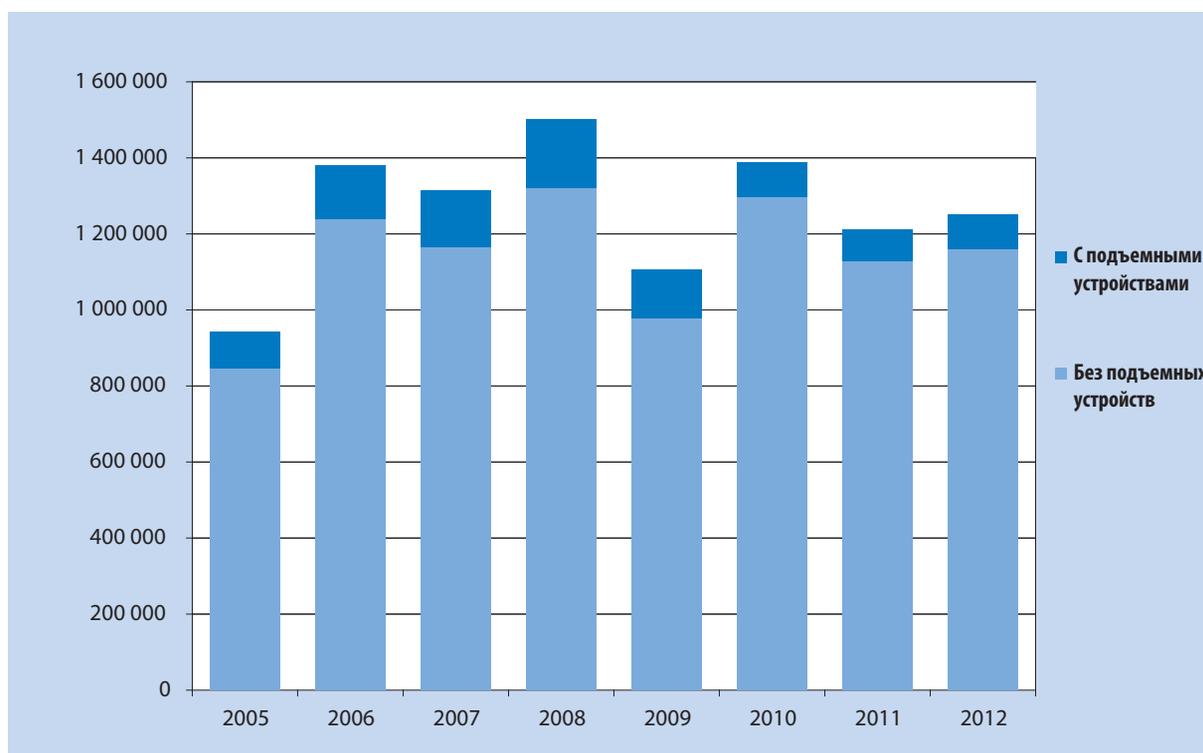
Таблица 2.2 Динамика поставки контейнеровозов

Год постройки	Без подъемных устройств			С подъемными устройствами			Всего		
	Количество судов	ДФЭ	Средний размер судна (ДФЭ)	Количество судов	ДФЭ	Средний размер судна (ДФЭ)	Количество судов	ДФЭ	Средний размер судна (ДФЭ)
2005	217	847 530	3 906	55	96 010	1 746	272	943 540	3 469
2006	285	1 237 630	4 343	86	142 104	1 652	371	1 379 734	3 719
2007	297	1 166 968	3 929	102	148 268	1 454	399	1 315 236	3 296
2008	321	1 319 897	4 112	114	181 322	1 591	435	1 501 219	3 451
2009	204	978 900	4 799	72	127 394	1 769	276	1 106 294	4 008
2010	217	1 297 291	5 978	48	92 117	1 919	265	1 389 408	5 243
2011	159	1 126 977	7 088	32	83 728	2 617	191	1 210 705	6 339
2012	172	1 161 695	6 754	29	89 476	3 085	201	1 251 171	6 225

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Полностью ячеистые контейнеровозы вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

Диаграмма 2.2. Динамика поставки контейнеровозов (новые контейнеровозы, в ДФЭ, 2005–2012 годы)



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

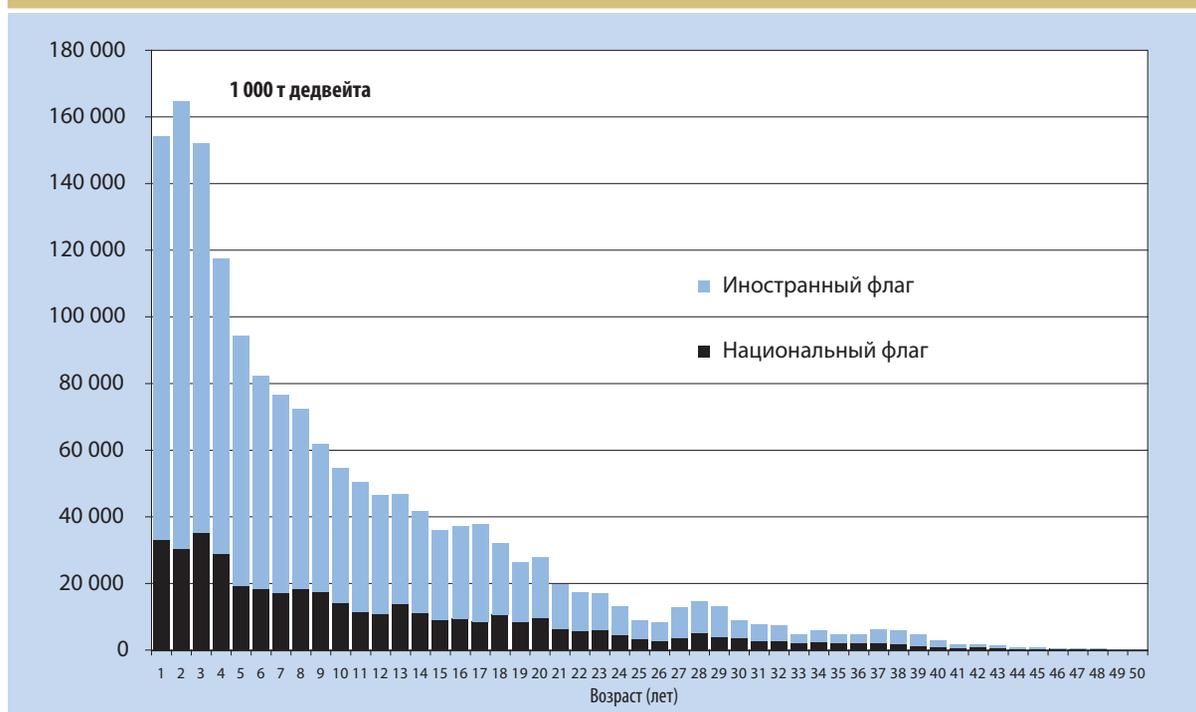
В наши дни большинство контейнеровозов не имеют грузовых устройств, т.е. они более не оборудуются собственными кранами для обработки контейнеров в расчете на то, что специализированное погрузочно-разгрузочное оборудование будет обеспечиваться морскими портами. Эта тенденция неразрывно связана с постройкой все более крупных судов, поскольку на последних реже устанавливается собственное оборудование для погрузки и разгрузки грузов. В связи с этим возникают проблемы для небольших портов, особенно в развивающихся странах, грузооборот которых может не оправдывать осуществление инвестиций с целью установки в контейнерных терминалах таких портов специализированных причальных кранов-перегрузателей.

Удельный вес судов, не оборудованных грузоподъемными устройствами, в общем объеме сдаваемых в эксплуатацию контейнеровозов растет. В 2005 году таких судов было построено в четыре раза больше, чем судов с собственным грузоподъемным оборудованием, а в 2012 году это соотношение составило 6:1 (таблица 2.2 и диаграмма 2.2). Контейнеровозы, не оснащенные

грузоподъемным оборудованием, в среднем вдвое превышают по размерам суда, имеющие такое оборудование, причем средние размеры судов обоих видов увеличились за период с 2005 года почти на 80%.

Кроме того, в 2013 году были поставлены первые контейнеровозы класса "Triple E", построенные фирмой "Дей" в Республике Корея для датской компании "Майерск". Класс "Triple E" является синонимом энергоэффективности, эффекта масштаба и улучшения экологических параметров. В течение короткого периода времени эти суда, способные, как было заявлено, перевозить по 18 000 полнозагруженных контейнеров в 20-футовом эквиваленте, являлись крупнейшими в мире, оттеснив на второе место суда компании КМА–КГМ грузоместимостью в 16 000 ДФЭ, которые оставались крупнейшими контейнеровозами до начала 2013 года. В 2013 году китайская компания ЧШКЛ разместила заказы на постройку – также на судовой верфи в Республике Корея – еще более крупных контейнеровозов, которые будут способны перевозить 18 400 ДФЭ и должны быть сданы в эксплуатацию в 2014 году.

Диаграмма 2.3. Возрастная структура мирового флота судов под национальным и иностранными флагами (тыс. т дедвейта)



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

Таблица 2.3. Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (в процентах от общего числа судов и общего дедвейта)

Группы стран и типы судов		0–4 года	5–9 лет	10–14 лет	15–19 лет	20 лет и более	Средний возраст (число лет) 2013 год	Средний возраст (число лет) 2012 год	Изменение в процентах 2013/2012 годы
ВСЕ СТРАНЫ МИРА									
Балкеры	Суда	44	15	12	13	16	9,94	11,57	-1,63
	Дедвейт	49	16	11	13	11	8,36	9,71	-1,35
	Средний размер судна (т дедвейта)	81 514	75 173	65 405	71 528	48 211			
Контейнеровозы	Суда	23	29	18	20	10	10,81	10,73	0,08
	Дедвейт	34	32	16	13	5	8,25	8,24	0,01
	Средний размер судна (т дедвейта)	59 547	43 782	37 049	26 750	19 962			
Суда для генеральных грузов	Суда	12	11	7	12	58	24,99	24,58	0,41
	Дедвейт	22	13	10	10	44	19,10	19,61	-0,51
	Средний размер судна (т дедвейта)	7 396	5 237	6 845	3 705	3 081			
Нефтеналивные танкеры	Суда	24	20	10	12	34	16,74	16,50	0,25
	Дедвейт	37	28	20	10	4	8,14	8,01	0,13
	Средний размер судна (т дедвейта)	69 029	64 212	87 809	35 925	5 921			
Другие типы судов	Суда	17	13	10	10	50	22,57	22,29	0,28
	Дедвейт	23	20	13	10	34	16,07	15,84	0,23
	Средний размер судна (т дедвейта)	6 985	8 251	6 898	5 119	3 968			

Таблица 2.3 Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (в процентах от общего числа судов и общего дедвейта)
(продолжение)

Группы стран и типы судов		0—4 года	5—9 лет	10—14 лет	15—19 лет	20 лет и более	Средний возраст (число лет) 2013 год	Средний возраст (число лет) 2012 год	Изменение в процентах 2013/2012 годы
Все суда	Суда	20	15	10	12	44	20,34	20,30	0,03
	Дедвейт	40	22	14	12	12	9,60	10,19	-0,59
	Средний размер судна (т дедвейта)	40 664	32 047	31 610	21 098	6 267			
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ									
Балкеры	Суда	41	10	9	16	24	11,77	13,99	-2,22
	Дедвейт	48	10	8	17	16	9,76	11,76	-2,00
	Средний размер судна (т дедвейта)	80 772	65 854	60 514	75 693	47 053			
Контейнеровозы	Суда	21	23	15	25	17	12,83	13,06	-0,23
	Дедвейт	36	28	12	17	7	8,63	9,18	-0,55
	Средний размер судна (т дедвейта)	56 530	41 481	28 210	22 545	13 619			
Суда для генеральных грузов	Суда	11	12	5	8	63	25,38	24,95	0,43
	Дедвейт	19	12	6	9	53	21,02	21,79	-0,78
	Средний размер судна (т дедвейта)	6 396	4 194	5 808	4 342	3 102			
Нефтеналивные танкеры	Суда	24	14	7	12	43	18,69	18,61	0,08
	Дедвейт	43	23	15	12	8	8,42	8,51	-0,09
	Средний размер судна (т дедвейта)	64 176	59 987	74 818	37 046	6 404			
Другие типы судов	Суда	20	15	9	11	45	20,19	20,01	0,18
	Дедвейт	24	16	9	9	42	17,85	17,91	-0,06
	Средний размер судна (т дедвейта)	5 122	5 269	4 909	4 265	4 224			
Все суда	Суда	20	14	8	11	46	20,21	20,28	-0,07
	Дедвейт	41	16	11	14	18	10,75	11,88	-1,13
	Средний размер судна (т дедвейта)	35 193	22 382	25 060	23 249	6 856			
РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ									
Балкеры	Суда	46	19	14	12	9	8,31	9,28	-0,98
	Дедвейт	50	20	13	11	6	7,24	8,03	-0,79
	Средний размер судна (т дедвейта)	82 751	79 903	68 206	68 126	51 940			
Контейнеровозы	Суда	24	33	19	17	6	9,60	9,39	0,22
	Дедвейт	33	33	18	12	4	8,07	7,86	0,21
	Средний размер судна (т дедвейта)	61 076	44 622	40 797	30 302	30 536			
Суда для генеральных грузов	Суда	16	12	11	19	41	20,89	20,57	0,32
	Дедвейт	28	16	16	12	29	15,38	15,65	-0,27
	Средний размер судна (т дедвейта)	8 690	6 825	7 618	3 319	3 751			

Таблица 2.3 Возрастная структура мирового торгового флота в разбивке по типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (в процентах от общего числа судов и общего дедвейта) (продолжение)

Группы стран и типы судов		0–4 года	5–9 лет	10–14 лет	15–19 лет	20 лет и более	Средний возраст (число лет) 2013 год	Средний возраст (число лет) 2012 год	Изменение в процентах 2013/2012 годы
Нефтеналивные танкеры	Суда	26	28	15	14	17	12,59	12,13	0,46
	Дедвейт	34	32	24	8	2	7,88	7,59	0,29
	Средний размер судна (т дедвейта)	74 911	66 936	94 955	35 850	7 199			
Другие типы судов	Суда	15	13	12	11	49	23,36	22,96	0,40
	Дедвейт	23	23	15	10	28	14,63	14,17	0,47
	Средний размер судна (т дедвейта)	9 764	11 817	8 684	6 534	4 971			
Все суда	Суда	22	17	13	14	34	18,20	18,10	0,11
	Дедвейт	39	26	17	10	8	8,61	8,82	-0,21
	Средний размер судна (т дедвейта)	47 299	40 209	36 065	20 843	7 594			
СТРАНЫ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ									
Балкеры	Суда	29	13	7	13	39	15,64	18,68	-3,04
	Дедвейт	31	11	7	13	38	15,07	18,16	-3,09
	Средний размер судна (т дедвейта)	45 120	35 203	43 734	42 427	40 694			
Контейнеровозы	Суда	13	3	17	30	37	18,20	17,27	0,93
	Дедвейт	30	4	15	26	25	14,59	13,66	0,94
	Средний размер судна (т дедвейта)	27 602	13 760	11 201	10 566	8 560			
Суда для генеральных грузов	Суда	4	4	1	7	83	30,33	29,65	0,68
	Дедвейт	7	7	2	10	74	26,39	25,97	0,42
	Средний размер судна (т дедвейта)	6 144	6 124	5 299	4 403	2 985			
Нефтеналивные танкеры	Суда	17	14	5	5	60	22,69	22,88	-0,18
	Дедвейт	34	34	17	6	9	9,46	8,89	0,57
	Средний размер судна (т дедвейта)	48 168	58 518	81 964	31 915	3 636			
Другие типы судов	Суда	7	5	3	5	80	28,57	27,92	0,65
	Дедвейт	18	13	3	3	63	21,88	21,27	0,61
	Средний размер судна (т дедвейта)	3 378	3 655	1 237	815	916			
Все суда	Суда	8	6	3	6	77	27,92	27,49	0,42
	Дедвейт	27	22	11	9	32	14,96	15,46	-0,50
	Средний размер судна (т дедвейта)	23 192	25 073	26 839	8 930	2 758			
Все суда	Суда	8	6	3	6	77	27,92	27,49	0,42
	Дедвейт	27	22	11	9	32	14,96	15,46	-0,50
	Средний размер судна (т дедвейта)	23 192	25 073	26 839	8 930	2 758			

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

Таблица 2.4. 35 стран и территорий, которым принадлежат наиболее крупные флоты, по состоянию на 1 января 2013 года (т дедевейта)

Страна или территория домицилия ^a	Количество судов			Тонны дедевейта				
	Национальный флаг	Иностраннй и международный флаг ^b	Всего	Национальный флаг ^c	Иностраннй и международный флаг ^b	Всего	Иностраннй и международный флаг в процентах от общего количества ^b	Всего в процентах от мирового флота
Греция	825	2 870	3 695	69 644 624	175 205 954	244 850 578	71,56	15,17
Япония	738	3 253	3 991	17 216 128	206 598 880	223 815 008	92,31	13,87
Китай	2 665	2 648	5 313	66 936 002	123 142 833	190 078 835	64,79	11,78
Германия	396	3 437	3 833	16 641 757	109 136 771	125 778 528	86,77	7,79
Республика Корея	764	812	1 576	16 624 445	58 471 361	75 095 806	77,86	4,65
Сингапур	1 090	798	1 888	32 711 136	31 441 668	64 152 804	49,01	3,98
Соединенные Штаты	768	1 175	1 943	8 671 669	49 606 395	58 278 064	85,12	3,61
Соединенное Королевство	415	822	1 237	10 447 630	39 857 066	50 304 696	79,23	3,12
Норвегия	414	1 494	1 908	2 190 036	43 802 209	45 992 245	95,24	2,85
Китайская провинция Тайвань	102	712	814	3 311 133	40 948 712	44 259 845	92,52	2,74
Дания	45	946	991	68 724	40 646 119	40 714 843	99,83	2,52
Бермудские Острова	4	206	210	209 778	32 686 529	32 896 307	99,36	2,04
Турция	645	935	1 580	9 619 689	19 470 911	29 090 600	66,93	1,80
Италия	673	211	884	19 097 635	6 245 330	25 342 964	24,64	1,57
Гонконг (Китай)	269	297	566	15 768 670	8 556 599	24 325 269	35,18	1,51
Индия	584	158	742	15 063 983	7 377 303	22 441 287	32,87	1,39
Объединенные Арабские Эмираты	82	617	699	700 914	18 772 655	19 473 569	96,40	1,21
Российская Федерация	1 195	532	1 727	5 495 653	13 888 598	19 384 251	71,65	1,20
Малайзия	472	142	614	9 520 599	7 593 951	17 114 550	44,37	1,06
Нидерланды	757	450	1 207	6 100 843	10 571 723	16 672 566	63,41	1,03
Бразилия	202	108	310	2 837 889	13 314 666	16 152 555	82,43	1,00
Швейцария	39	291	330	1 144 359	14 506 537	15 650 896	92,69	0,97
Исламская Республика Иран	108	121	229	1 748 219	13 568 542	15 316 761	88,59	0,95
Индонезия	1 383	147	1 530	11 910 441	3 390 980	15 301 421	22,16	0,95
Кипр	183	192	375	6 178 327	7 745 606	13 923 933	55,63	0,86
Франция	179	230	409	3 862 058	7 144 805	11 006 863	64,91	0,68
Канада	206	145	351	2 650 551	6 571 778	9 222 329	71,26	0,57
Монако		126	126		9 157 769	9 157 769	100,00	0,57
Бельгия	90	155	245	4 008 509	4 720 024	8 728 533	54,08	0,54
Вьетнам	758	83	841	6 422 675	1 540 097	7 962 772	19,34	0,49
Саудовская Аравия	62	125	187	1 036 358	6 771 973	7 808 332	86,73	0,48
Кувейт	40	36	76	4 037 837	2 862 528	6 900 365	41,48	0,43
Швеция	114	225	339	1 323 946	5 120 753	6 444 699	79,46	0,40
Оман	3	31	34	5 332	6 133 802	6 139 134	99,91	0,38
Таиланд	336	79	415	4 444 401	1 652 413	6 096 814	27,10	0,38
Всего, 35 стран с крупнейшими флотами	16 606	24 609	41 215	377 651 950	1 148 223 839	1 525 875 789	75,25	94,55
Другие владельцы	2 655	2 522	5 177	29 703 524	52 879 452	82 582 976	64,03	5,12
Итого, суда с установленной национальной принадлежностью	19 261	27 131	46 392	407 355 474	1 201 103 291	1 608 458 765	74,67	99,67
Прочие суда (с неустановленной национальной принадлежностью)			730			5 297 140		0,33
Итого, все страны мира			47 122			1 613 755 905		100

Источник: Составлен секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более, по тоннажу дедевейта.

^a Страна домицилия означает страну, где расположена компания, фактически контролирующая флот (т.е. материнская компания). В ряде случаев для ее определения потребовалось сделать некоторые предположения. Так, например, Греция указана как страна домицилия судов, принадлежащих греческому владельцу компании, которая имеет представительства в Нью-Йорке, Лондоне и Пирее, хотя сам владелец может постоянно проживать в США.

^b В данной таблице в категории "иностраннй и международный флаг" включены суда под национальным флагом, зарегистрированные во вторых/международных регистрах, например в Датском или Норвежском международных регистрах судов (соответственно ДИС и НИС).

Суда других типов

Тенденция к увеличению размеров судов наблюдается в сегменте танкеров для химических продуктов, что обусловлено стремлением добиться эффекта масштаба. Доля судов дедвейтом свыше 36 000 т возросла с 23% в 2005 году до 28% в настоящее время, в то время как удельный вес самых малых судов (менее 10 000 т дедвейта) понизился за тот же период с 47% до 40% (Fairplay, 2013).

2. Возрастная структура мирового торгового флота

В январе 2013 года 20% всех морских торговых судов были моложе пяти лет, причем на их долю приходилось 40% общемирового тоннажа в тоннах дедвейта (см. таблицу 2.3 и диаграмму 2.3). По своим размерам суда, построенные в последние годы, обычно крупнее более старых судов. В среднем новые контейнеровозы в три раза крупнее построенных 20 или более лет назад, и доля судов, возраст которых превышает 20 лет, в совокупном контейнерном тоннаже составляет лишь 5%. Относительно быстро заменяются и нефтеналивные танкеры; в этом сегменте на суда, построенные более 20 лет назад, приходится лишь 4% тоннажа.

По состоянию на январь 2013 года выше всего средний возраст (в расчете на судно) был в секторе судов для перевозки генеральных грузов (25 лет), затем следовали суда других типов (22,6 года), нефтеналивные танкеры (16,7 года), контейнеровозы (10,8 года) и балкеры (9,9 года). После активизации строительства новых судов в сегменте балкеров почти половину флота (по тоннажу) составляют суда не старше четырех лет, которые впервые подвинули с первого места контейнеровозы как самую молодую категорию судов.

В порядке отражения тенденции к тому, что суда недавней постройки крупнее строившихся ранее, общемировой средний возраст судов составляет 20,3 года, в то время как при расчете на тонны дедвейта средний возраст равен 9,6 года. Географическое распределение судов также весьма сбалансировано, и в настоящее время суда, зарегистрированные в развивающихся странах, лишь незначительно старше (на два года) судов, плавающих под флагами развитых стран. Среди десяти крупнейших государств флага самый старый флот имеет Греция, за которой

следуют Панама и Китай. Моложе всего флот судов, зарегистрированных на Маршалловых Островах, в Гонконге (Китай) и Сингапуре. В среднем суда, плавающие под иностранным флагом, несколько моложе тех, которые эксплуатируются под национальным флагом. Такое положение и его причины обсуждаются ниже.

В. ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ МИРОВОГО ФЛОТА

1. Страны принадлежности судов

О национальной концентрации принадлежности судов свидетельствует тот факт, что на судовладельцев из пяти стран – Греции, Японии, Китая, Германии и Республики Корея (в порядке убывания тоннажа) – приходится 53% тоннажа мирового флота. Среди 35 стран с самым крупным флотом 17 расположены в Азии, 14 – в Европе и 4 – на Американском континенте (таблица 2.4).

По числу судов самый крупный флот имеет Китай (5 313 морских торговых судов, из которых примерно половина зарегистрированы под флагом Китая). Таким образом под национальным флагом зарегистрировано больше судов, принадлежащих китайским судовладельцам, чем в случае Греции, Японии и Германии вместе взятых.

Принадлежность флота можно проанализировать и с точки зрения стоимости судов. Например, контейнеровозы и суда для перевозки сжиженного газа дороже сухогрузов и наливных судов. Рыночная стоимость судна также зависит от его возраста и технического состояния. Судя по оценкам по состоянию на январь 2013 года (Clarkson Research Services, 2013b), дороже всего на данный момент флот, принадлежащий Японии (почти 100 млрд. долл.), затем следуют Соединенные Штаты (92 млрд. долл.), Греция (72 млрд. долл.), Китай (61 млрд. долл.) и Германия (60 млрд. долл.). Поскольку общая стоимость мирового флота оценивается в 809 млрд. долл., пять стран с самым крупным по стоимости флотом контролируют почти 48% мирового флота; стоимостная доля рынка десяти крупнейших стран принадлежности флота составляет по этому критерию 67%.

С точки зрения регистрации в большинстве стран из числа 35 стран с самым крупным флотом более половины тоннажа зарегистрировано под иностранным флагом. Исключением являются,

Диаграмма 2.4. Обзоры флота основных 48 владеющих судами развивающихся стран/территорий и стран/территорий с переходной экономикой (в т дедвейта и по странам принадлежности, 1 января 2013 года)

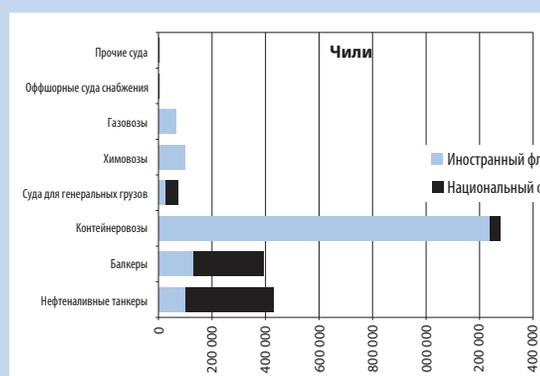
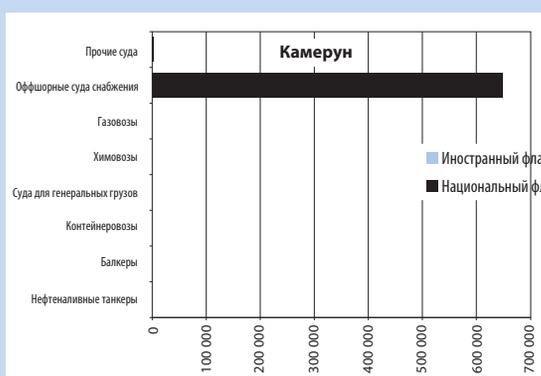
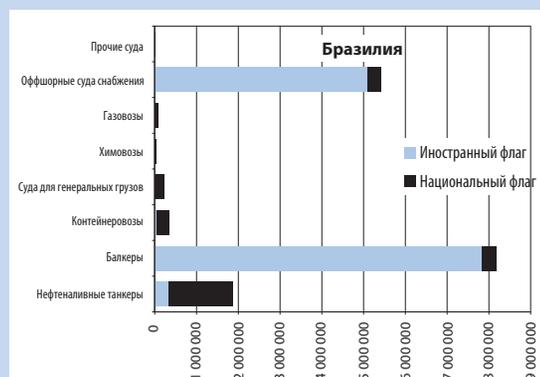
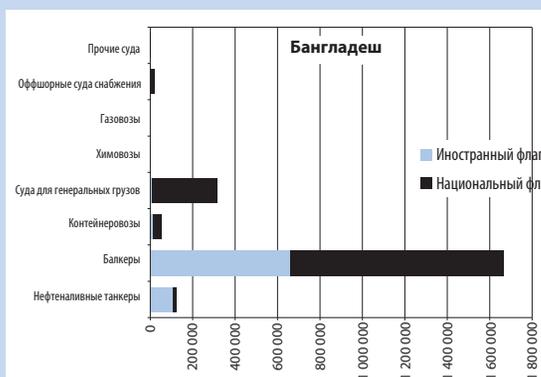
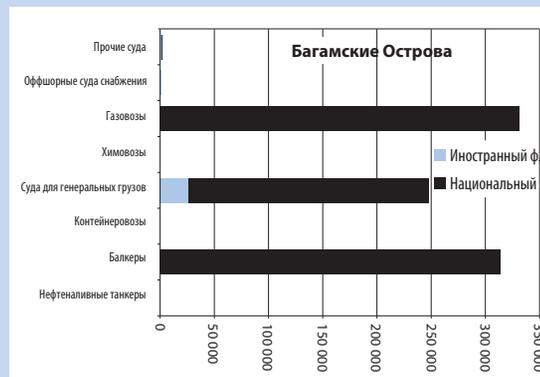
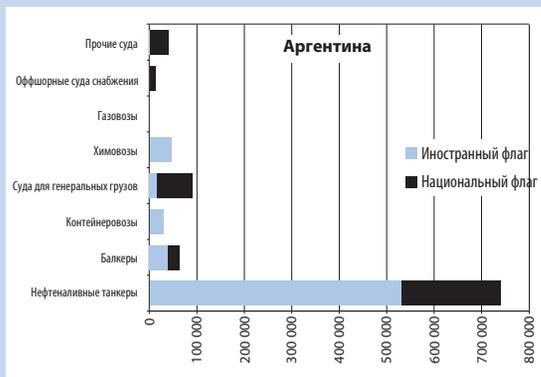
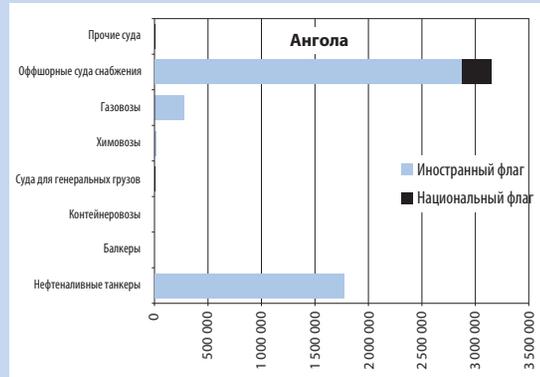
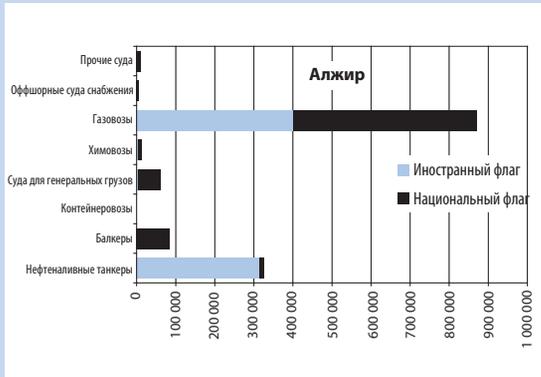


Диаграмма 2.4. Обзоры флота основных 48 владеющих судами развивающихся стран/территорий и стран/территорий с переходной экономикой (в т дедвейта и по странам принадлежности, 1 января 2013 года) (продолжение)

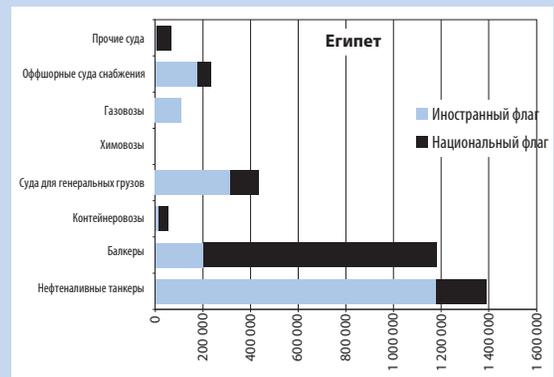
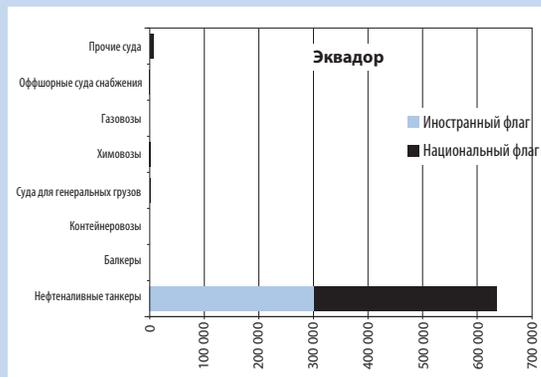
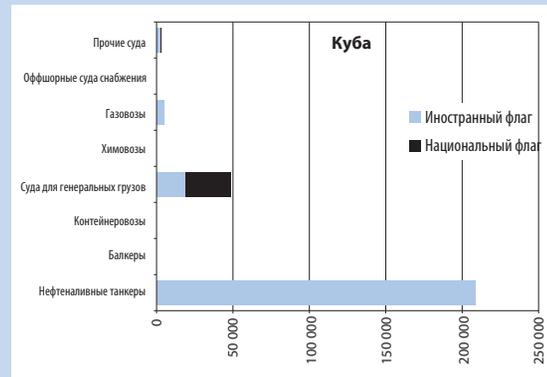
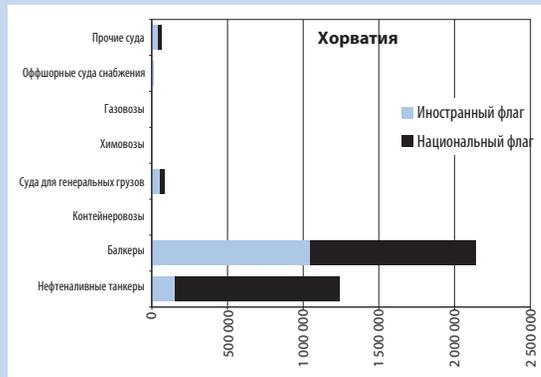
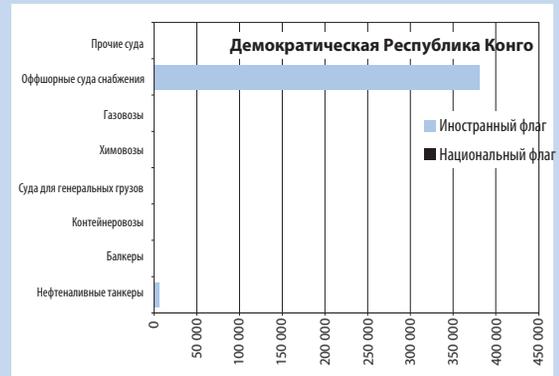
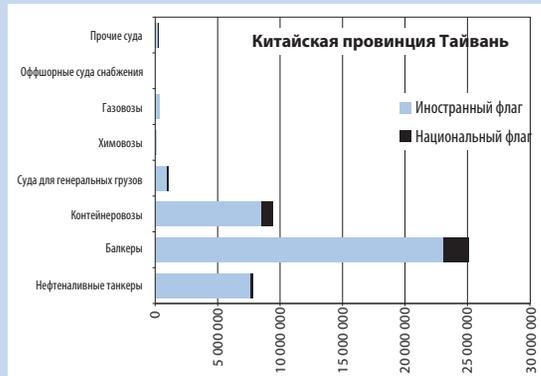
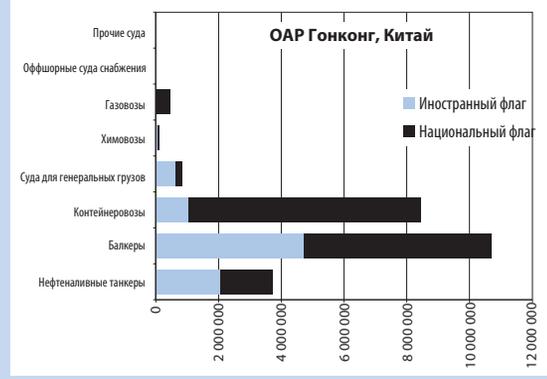
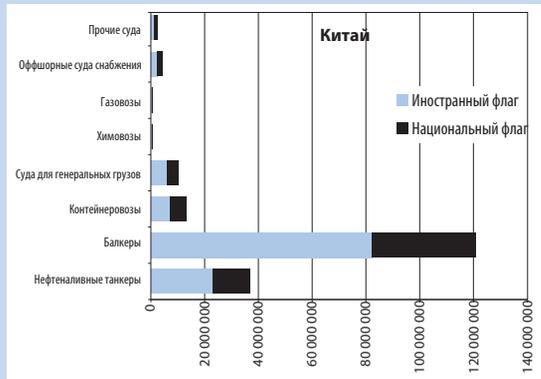


Диаграмма 2.4. Обзоры флота основных 48 владеющих судами развивающихся стран/территорий и стран/территорий с переходной экономикой (в т дедвейта и по странам принадлежности, 1 января 2013 года) (продолжение)

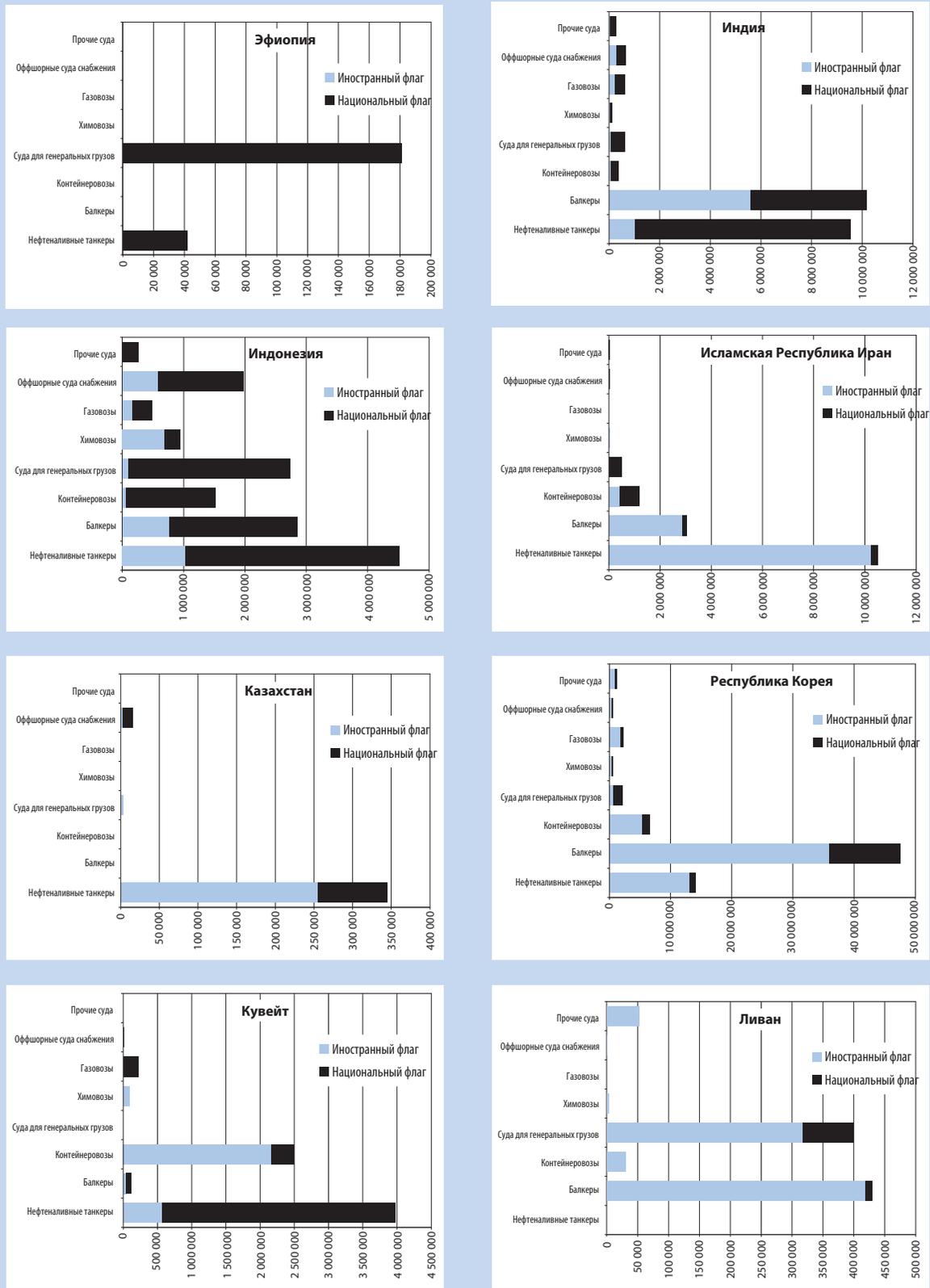


Диаграмма 2.4. Обзоры флота основных 48 владеющих судами развивающихся стран/территорий и стран/территорий с переходной экономикой (в т дедвейта и по странам принадлежности, 1 января 2013 года) (продолжение)

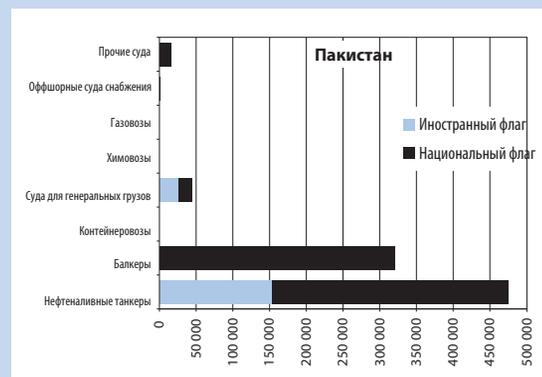
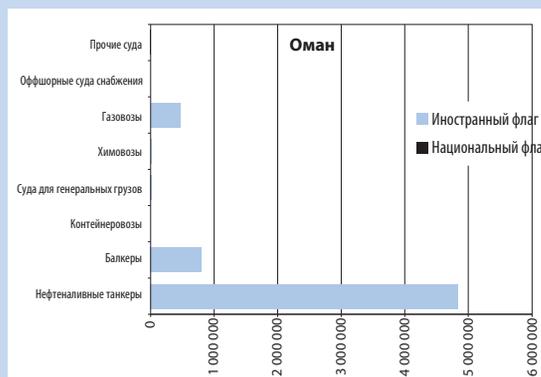
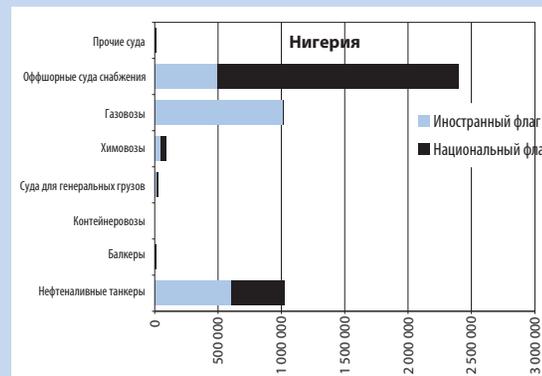
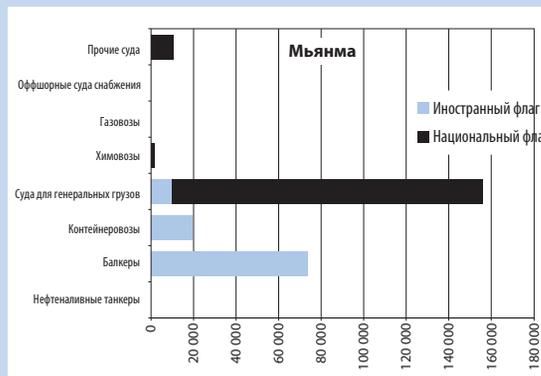
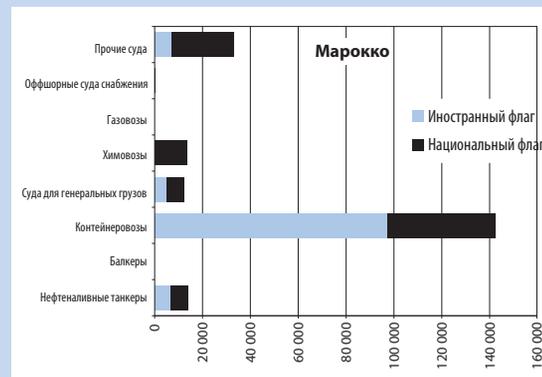
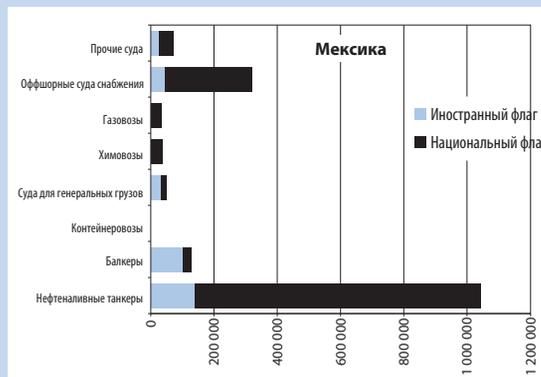
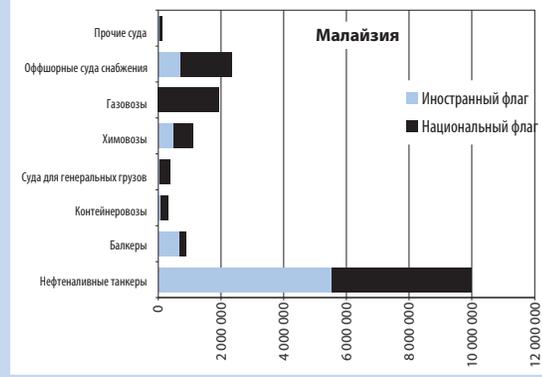
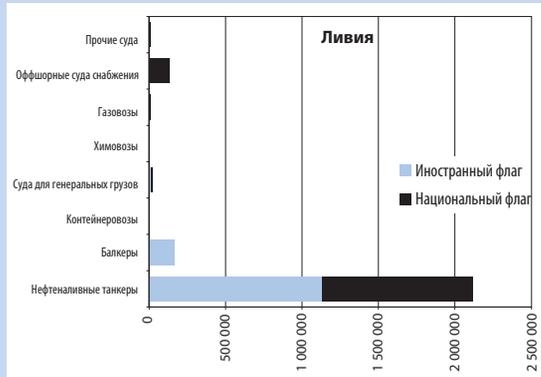


Диаграмма 2.4. Обзоры флота основных 48 владеющих судами развивающихся стран/территорий и стран/территорий с переходной экономикой (в т дедвейта и по странам принадлежности, 1 января 2013 года) (продолжение)

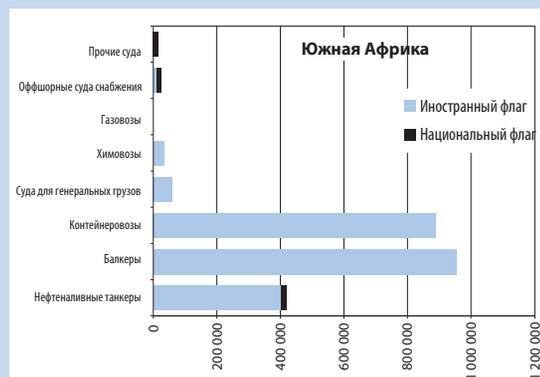
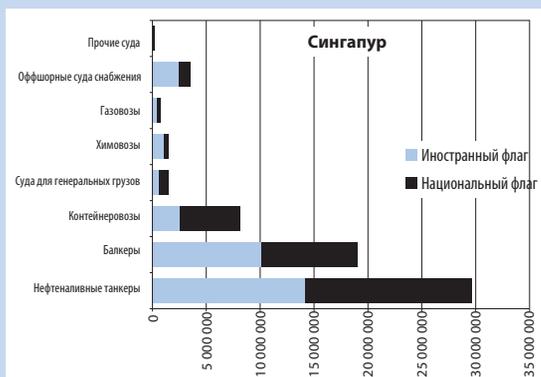
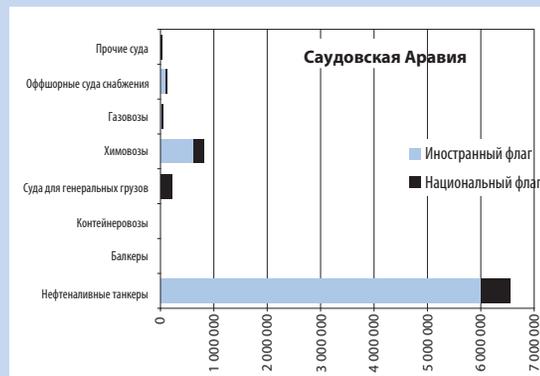
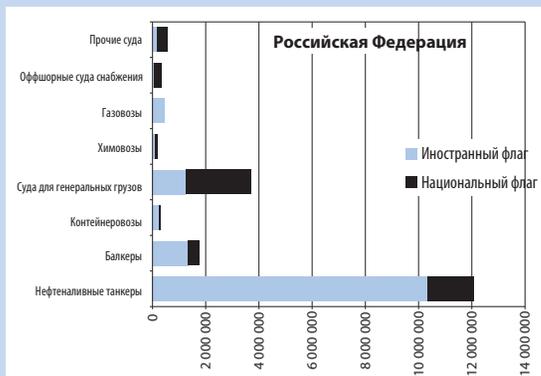
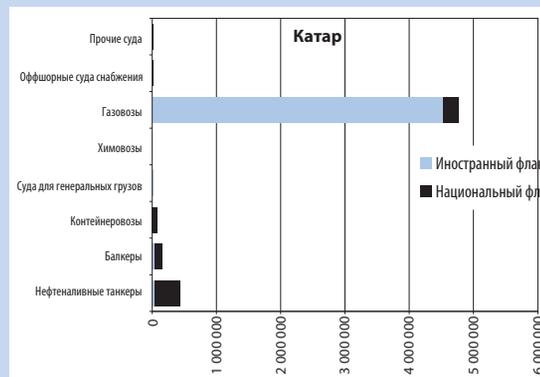
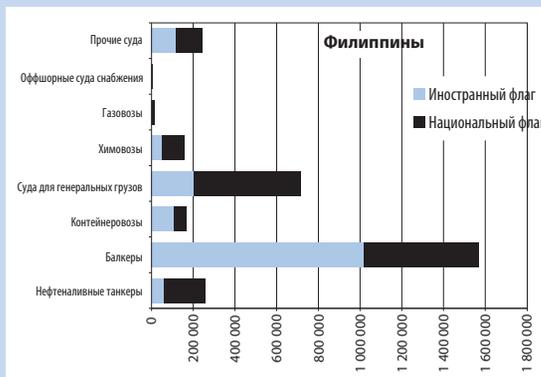
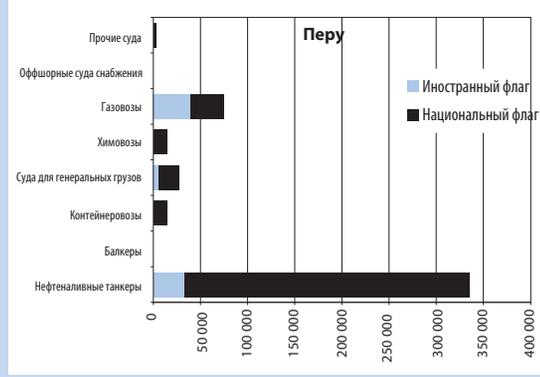
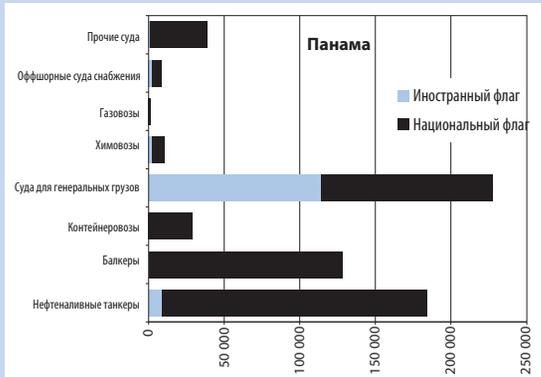
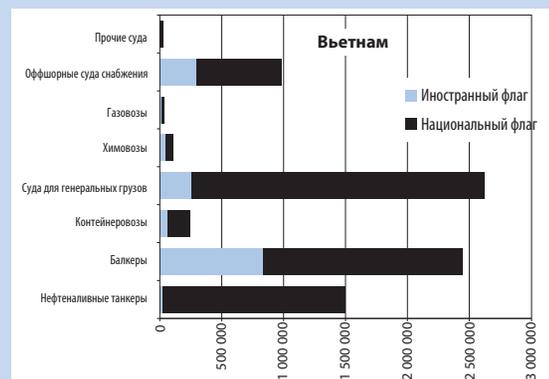
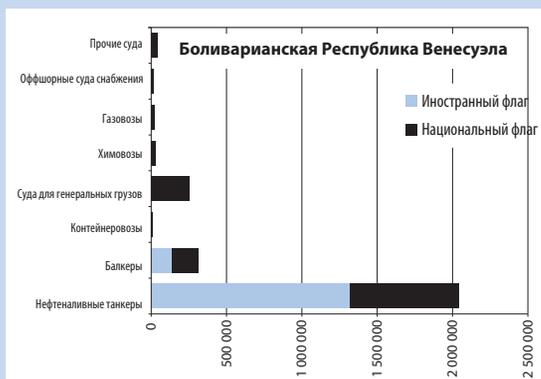
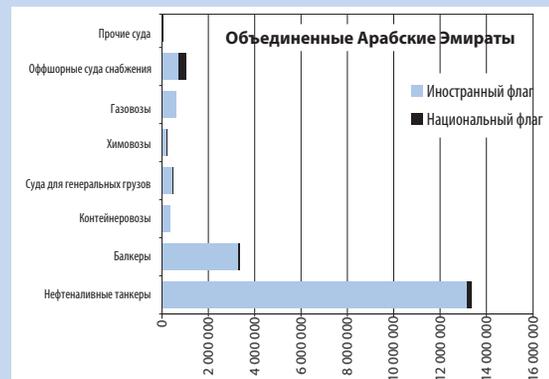
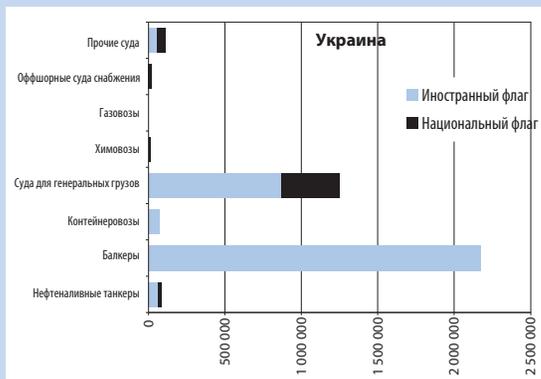
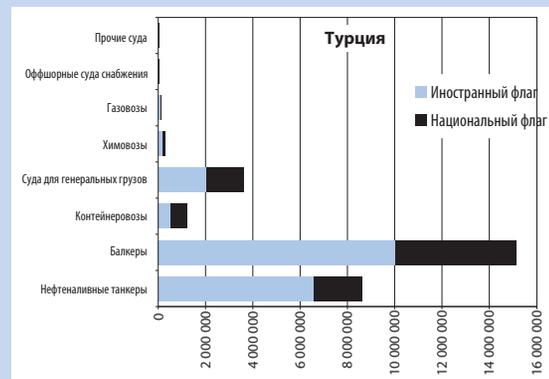
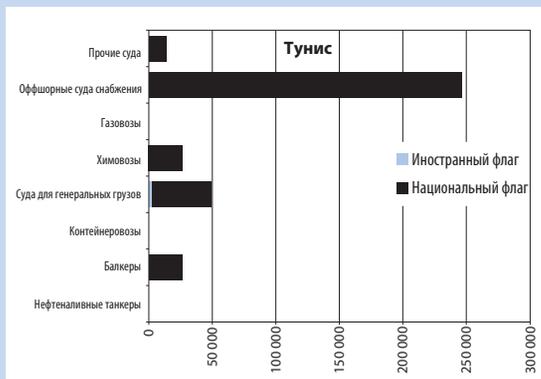
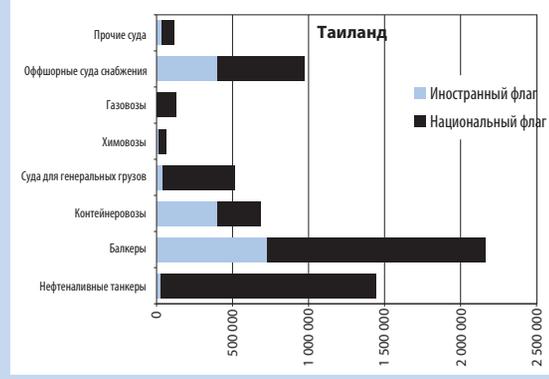
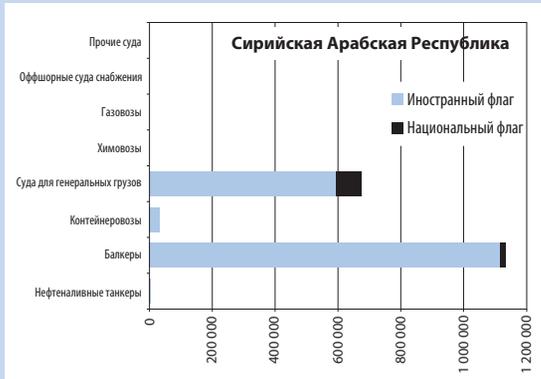


Диаграмма 2.4. Обзоры флота основных 48 владеющих судами развивающихся стран/территорий и стран/территорий с переходной экономикой (в т дедвейта и по странам принадлежности, 1 января 2013 года) (продолжение)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных, предоставленных компанией "Кларксон ресерч сервисес".
 Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

Таблица 2.5. 20 крупнейших компаний линейных перевозок, по состоянию на 1 января 2013 года (число судов и общая вместимость эксплуатируемых судов в ДФЭ)

Место	Оператор	Страна/территория	Количество судов	Средний размер судна	ДФЭ	Доля в мировом флоте, ДФЭ (в процентах)	Нарастающим итогом, ДФЭ (в процентах)	Увеличение вместимости в ДФЭ за 2012 год (в процентах)
1	"Маерск лайн"	Дания	453	4 745	2 149 524	13,4%	13,4%	2,1%
2	МСК	Швейцария	398	5 186	2 064 118	12,9%	26,2%	1,9%
3	"КМА-КГМ груп"	Франция	288	4 004	1 153 088	7,2%	33,4%	-0,7%
4	КОСКО	Китай	155	4 614	715 219	4,5%	37,9%	14,6%
5	"Эвергрин лайн"	Китайская провинция Тайвань	187	3 795	709 702	4,4%	42,3%	24,3%
6	"Хапаг-Ллойд груп"	Германия	141	4 533	639 148	4,0%	46,3%	-1,5%
7	АПЛ	Сингапур	127	4 492	570 497	3,6%	49,8%	-4,9%
8	ЧШКЛ	Китай	124	4 550	564 151	3,5%	53,3%	1,3%
9	"Ханджин"	Республика Корея	107	5 190	555 279	3,5%	56,8%	11,6%
10	МОЛ	Япония	111	4 576	507 894	3,2%	60,0%	13,2%
11	ООКЛ	ОАР Гонконг, Китай	102	4 442	453 044	2,8%	62,8%	14,0%
12	НЮК	Япония	93	4 334	403 030	2,5%	65,3%	28,0%
13	"Гамбург зюд"	Германия	93	4 132	384 293	2,4%	67,7%	4,1%
14	ХММ	Республика Корея	67	5 438	364 373	2,3%	70,0%	15,8%
15	"Янмин"	Китайская провинция Тайвань	86	4 222	363 057	2,3%	72,2%	5,7%
16	"К-лайн"	Япония	75	4 558	341 848	2,1%	74,3%	-0,2%
17	"Зим"	Израиль	71	3 978	282 411	1,8%	76,1%	-7,1%
18	ЮАШК	Кувейт	41	6 361	260 818	1,6%	77,7%	36,5%
19	КСАВ	Чили	55	4 716	259 391	1,6%	79,3%	-25,5%
20	ПИЛ	Сингапур	98	2 426	237 776	1,5%	80,8%	0,3%
Итого, 20 крупнейших компаний линейных перевозок			2 872	4 519	12 978 661	80,8%		
Прочие			2 957	1 041	3 079 572	19,2%		
Итого, все компании линейных перевозок			5 829	2 755	16 058 233	100,0%		

Источник: Данные секретариата ЮНКТАД на основе информации "Ллойд лист интеллидженс": www.lloydslistintelligence.com.

Примечание: Включая все перевозящие контейнеры суда, которые по имеющейся информации эксплуатируются компаниями линейных перевозок.

в частности, страны с крупным каботажным флотом, например Вьетнам, Индия и Индонезия, и страны, национальные регистры которых предлагают конкурентоспособные условия – и флаг которых соответственно используется также многими иностранными судовладельцами, как, скажем, в случае Сингапура, – и на деле становятся открытым регистром.

Диаграмма 2.4, на которой приводится структура морского флота 48 стран, показывает типы судов, которые контролируются развивающимися странами, которым принадлежит крупный флот, с указанием, в частности, по каждому основному типу судов доли тоннажа, зарегистрированного под национальными и иностранными флагами.

Ряд стран, являющихся экспортерами нефти и газа, в свою очередь являются крупными владельцами

танкеров и газовозов, зарегистрированных как под флагами этих стран, так и под иностранным флагом. Во флоте Алжира, например, высок удельный вес нефтеналивных танкеров и газовозов; флот Аргентины составляют главным образом нефтеналивные танкеры, плавающие под иностранным флагом; флот нефтеналивных танкеров Эквадора включает зарегистрированные под национальным флагом каботажные суда (эксплуатируемые, например, на маршруте до Галапагосских Островов), а также зарегистрированные под иностранными флагами танкеры, обслуживающие международные перевозки экспортируемой Эквадором нефти. В числе других стран с высоким удельным весом нефтеналивных танкеров и газовозов следует назвать Боливарианскую Республику Венесуэла, Египет, Исламскую Республику Иран, Казахстан,

Катар, Кувейт, Ливию, Малайзию, Мексику, Нигерию, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Перу, Российскую Федерацию, Саудовскую Аравию.

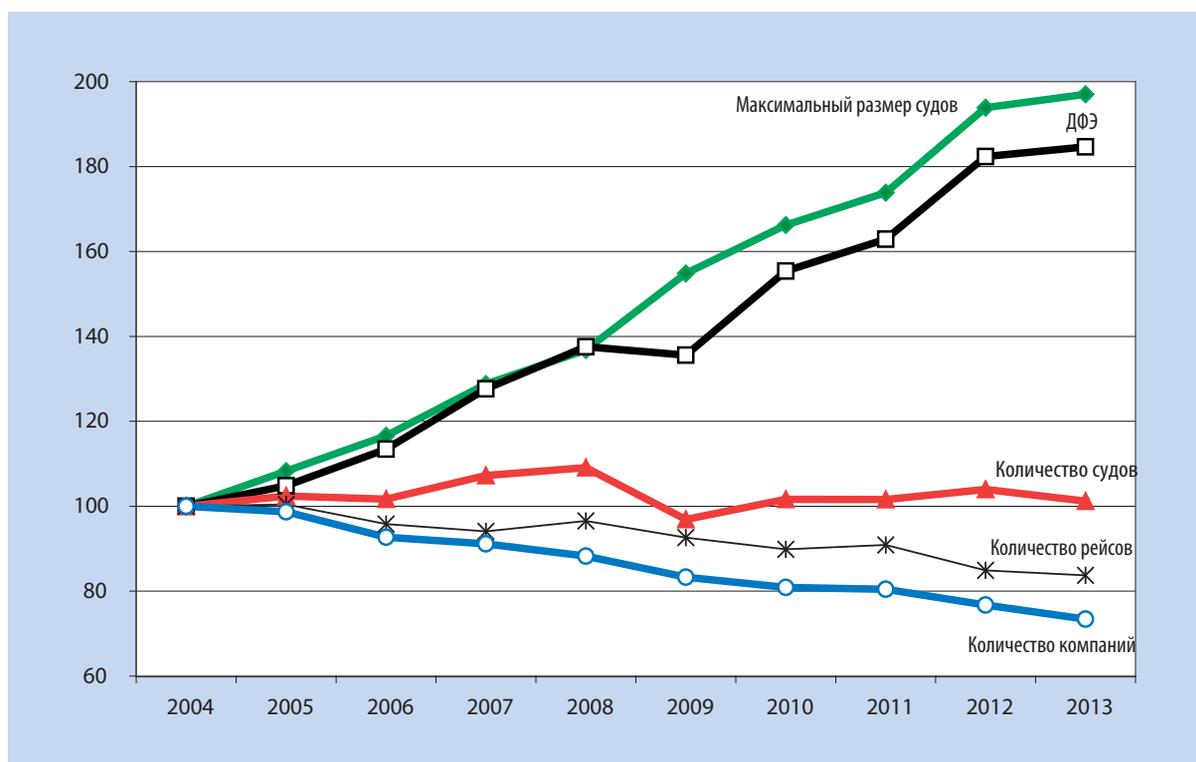
Аналогичным образом в странах, осуществляющих крупные инвестиции в разработку месторождений на континентальном шельфе, как правило, имеется собственный флот оффшорных судов снабжения и обеспечения. Так, например, флот Анголы в значительной степени специализируется на перевозках нефти и оффшорном обеспечении; Бразилия также помимо сухогрузов и нефтеналивных танкеров имеет крупный флот оффшорных судов. Весь флот Камеруна, равно как и большую часть флотов Нигерии и Туниса, составляют зарегистрированные под национальным флагом оффшорные суда снабжения и суда, используемые в качестве хранилищ. С другой стороны, оффшорный флот Демократической Республики Конго полностью зарегистрирован под иностранными флагами.

По сравнению со странами, являющимися экспортерами нефти, балкеры реже

контролируются странами-грузоотправителями. Тем не менее к числу крупных владельцев балкерного тоннажа относятся, в частности, такие основные импортеры и экспортеры железной руды и других сухих грузов, как Бразилия (в случае экспорта) и Китай (в случае импорта). Среди других стран с высокой долей балкерного тоннажа следует назвать Гонконг (Китай), Китайскую провинцию Тайвань, Хорватию, Республику Корея, Ливан, Пакистан, Филиппины, Сингапур, Южную Африку, Таиланд, Турцию и Украину.

Большинство контейнеровозов зарегистрированы под иностранным флагом. Они осуществляют международные перевозки, обслуживая маршруты, связывающие одновременно несколько стран. Как показывает практика, на таких маршрутах трудно обеспечить функционирование режимов резервации грузов. К числу стран/территорий, определенная часть флота которых зарегистрирована под иностранным флагом, относятся, в частности, Чили, Гонконг (Китай), Кувейт, Марокко, Сингапур и Южная Африка.

Диаграмма 2.5. Тенденции в динамике развития флота контейнеровозов (индекс 2004 года = 100, данные за период с середины 2004 года по середину 2013 года)



Источник: ЮНКТАД, на основе данных, представленных компанией "Ллойдс лист интеллидженс".

Многие суда, принадлежащие национальным владельцам, обслуживают национальные маршруты каботажных перевозок (прибрежных или между островами) или пользуются другими режимами резервации грузов. Такие суда, как правило, зарегистрированы под национальным флагом, поскольку иностранные суда не допускаются на некоторые рынки согласно действующему национальному законодательству. В качестве примера можно привести часть бангладешского флота балкеров и судов для перевозки генеральных грузов, часть чилийского флота балкеров и наливных судов, значительную долю китайского флота балкеров и судов для перевозки генеральных грузов, часть кубинского флота судов для перевозки генеральных грузов, индийский флот танкеров и судов для перевозки генеральных грузов и суда самых различных типов, осуществляющие межостровные перевозки в Индонезии. Крупный флот судов для перевозки генеральных грузов, которые плавают под национальным флагом, имеют, в частности, Вьетнам, Мьянма, Российская Федерация, Филиппины и Эфиопия. В Панаме, которая в основном известна благодаря своему открытому регистру, также имеется несколько национальных судовладельцев, которые в основном, хотя и не всегда, используют национальный флаг Панамы. Во флоте судов, принадлежащих панамским судовладельцам, наиболее высок удельный вес судов для перевозки генеральных грузов, и примерно половина из них зарегистрирована под флагом других государств. Сингапурские судовладельцы также используют и национальный флаг, и флаги других государств.

2. Операторы контейнеровозов

Крупнейшими операторами контейнеровозов в 2013 году по-прежнему оставались "Маерск лайн" (Дания), МСК (Швейцария) и КМА-КГМ (Франция). Три эти европейские компании вместе взятые эксплуатируют суда, на которые приходится треть общемировой контейнерной провозной способности (в ДФЭ; таблица 2.5). На главном маршруте Восток–Запад между Азией и Европой эти же три перевозчика также задействуют самые крупные суда и осуществляют взаимное сотрудничество в рамках соглашений об обмене слотами, планируя расширить сотрудничество по линии союза РЗ (International Transport Journal, 2013). Такое сочетание эксплуатации крупных судов и осуществления сотрудничества позволяет этим компаниям получать значительную экономию от масштабов деятельности, которая недоступна

для более мелких конкурирующих линий на этом маршруте.

Из 20 крупнейших операторов 14 находятся в Азии, 5 – в Европе и 1 – в Южной Америке; в последнем случае речь идет о чилийской компании КСАВ, которой принадлежит 2% рынка. В ракурсе континентальной принадлежности можно отметить, что совокупная доля рынка европейских компаний, включая трех крупнейших в мире перевозчиков, составляет 49% и столько же приходится в общей сложности на азиатские компании. Примечательно также, что около половины судов, эксплуатируемых этими судоходными линиями, отфрахтованы, т.е. судовладельцы сами не эксплуатируют свои контейнеровозы. Многие владельцы таких судов базируются в Германии. Кроме того, суда, принадлежащие непосредственно операторам, по своим размерам, как правило, превышают размеры судов чартерного флота. В частности, суда вместимостью в 8 000 ДФЭ и более в два раза чаще являются собственностью линейных компаний, например "Маерск", МСК и КМА-КГМ, чем владельцев чартерного флота.

С. ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОНТЕЙНЕРОВОЗОВ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛИНЕЙНЫМ СУДОХОДСТВОМ

1. Контейнерные перевозки и международная торговля

В последнее время опять стали говорить о важной роли контейнеризации в мировой торговле. Как указывал журнал "Экономист", "для глобализации контейнеры важнее, чем более свободная торговля" (The Economist, 2013). В одном из новых исследований (Bernhofen et al., 2013) по вопросу о внедрении контейнеров в период до 1990 года сделан вывод о том, что контейнеризация сильнее влияла на процесс глобализации, чем либерализация торговли, особенно в случае развитых стран и торговли по линии Север–Север. В то же время авторы упомянутого исследования полагают, что на ранних этапах контейнеризации воздействие постепенного внедрения контейнеров для перевозок товаров на торговлю с участием развивающихся стран было относительно невелико.

В этой связи, а также с учетом того, что контейнерные перевозки по-прежнему в значительной мере осуществляются регулярными линейными перевозчиками, целесообразно, как представляется, отметить, что, как показало исследование, недавно проведенное Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана и Всемирным банком (Arvis et al., 2013) с охватом более свежих данных, показатели обслуживания линейным судоходством, – позволяющие оценить способность страны осуществлять свои контейнерные внешнеторговые перевозки с использованием линейных маршрутов, – сильнее сказываются на размерах торговых издержек, чем показатели "организации логистики", "обслуживания воздушным транспортом", "стартовых расходов на организацию делового предприятия" и "снижения тарифов" вместе взятых.

В приложении V настоящего *Обзора* приводятся ряды данных ИОЛС, рассчитываемого ЮНКТАД уже на протяжении десяти лет. С 2004 года ИОЛС служит показателем доступа каждой прибрежной страны к глобальной сети линейного судоходства.

Полные временные ряды данных опубликованы в электронном формате в базе данных ЮНКТАДСтат (UNCTADStat – Statistical Database, 2013). Базовая информация представлена компанией "Ллойдс лист интеллидженс" (Lloyd's List Intelligence – Containers, 2013); ИОЛС рассчитывается по пяти указанным ниже составляющим, отражающим использование контейнеровозов компаниями линейного судоходства для обслуживания портов захода соответствующей страны. Таким образом, учитываются следующие пять составляющих: а) количество судов; б) совокупная контейнероёмкость этих судов; в) количество компаний, обслуживающих маршруты с использованием собственных эксплуатируемых судов; д) количество осуществленных рейсов; е) размер (в ДФЭ) самого крупного задействованного судна.

На основе десятилетних временных рядов ИОЛС и использованной для расчета этого индекса базовой информации, в настоящем разделе сначала обсуждаются важнейшие глобальные тенденции в области эксплуатации судов и затем анализируется динамика ИОЛС по отдельным регионам Латинской Америки, Африки и Азии.

Диаграмма 2.6. Тенденции в динамике ИОЛС (максимальные значения индекса в 2004 году = 100)

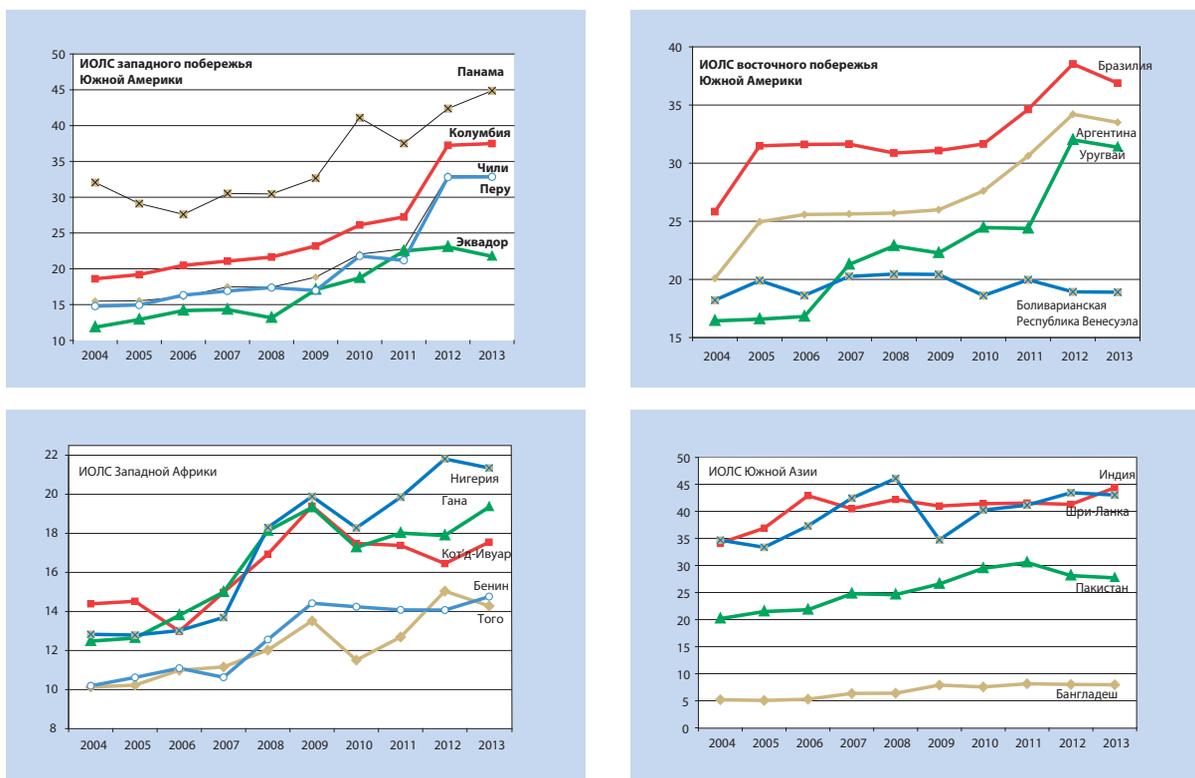
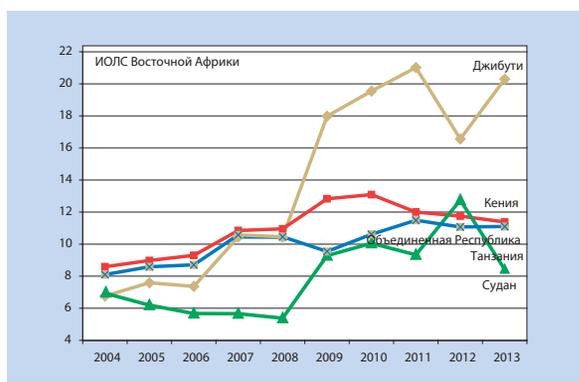
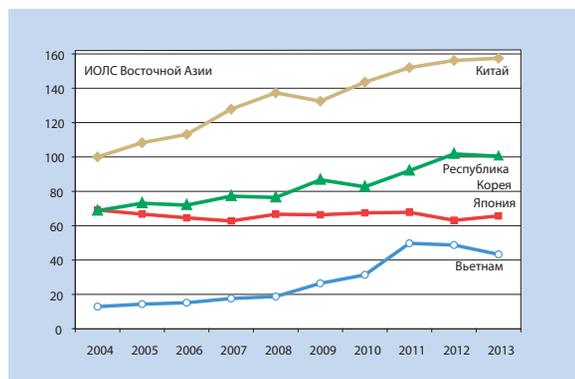
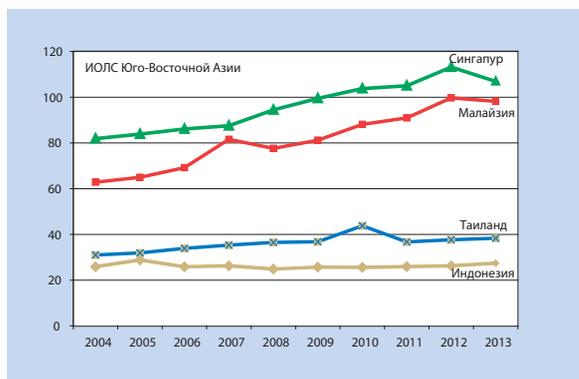


Диаграмма 2.6. Тенденции в динамике ИОЛС (максимальные значения индекса в 2004 году = 100) (продолжение)



Источник: ЮНКТАД. Значения ИОЛС рассчитаны на основе данных, представленных компанией "Ллойдс лист интеллидженс". Информация о ИОЛС по 159 странам имеется в Интернете по адресу <http://stats.unctad.org/lsci>.

приходится искать грузы на других маршрутах, в том числе в сегменте Север–Юг и в секторе внутрирегиональных перевозок. Другими словами, хотя крупнейшие суда контейнеровместимостью свыше 15 000 ДФЭ не используются на маршрутах в Латинской Америке, Африке и Южной Азии, их появление все же оказывает важное воздействие на положение в этих регионах, поскольку в силу каскадного эффекта приходится искать новые рынки для эксплуатации судов вместимостью свыше 8 000 ДФЭ, крупнее которых в 2004 году не было. Можно ожидать дальнейшего развития этой тенденции. В данный момент в портфелях заказов контейнеровозов преобладают суда класса "постпанамакс", на которые приходится 92% заказанного тоннажа контейнеровозов (Clarkson Research Services, 2013с).

2. Размеры судов растут, а число компаний уменьшается

На протяжении последних десяти лет наблюдаются две важные тенденции, отражающие две стороны одной медали. Так, размеры судов возрастают, но при этом число компаний на большинстве рынков сокращается (диаграмма 2.5).

Что касается размеров судов, то за период с 2004 года средняя контейнеровместимость самого крупного судна в 159 странах, включенных в базу данных ЮНКТАД, увеличилась почти вдвое – с 2 812 ДФЭ до 5 540 ДФЭ в 2013 году. За эти десять лет практически удвоились и размеры самых крупных судов (с 8 238 ДФЭ до 16 020 ДФЭ), и, хотя новые сверхкрупные контейнеровозы задействованы на небольшом числе маршрутов (главным образом на маршрутах Европа–Азия), они вытесняют с этого рынка ранее эксплуатировавшиеся суда, которым

За последние десять лет среднее количество компаний в расчете на одну страну снизилось на 27% – с 22 в 2004 году до всего 16 в 2013 году. Эта тенденция влечет серьезные последствия для уровня конкуренции, особенно для небольших торговых партнеров. Хотя наличия в среднем 16 поставщиков услуг, возможно, будет все же достаточно для обеспечения функционирующего конкурентного рынка с широкими возможностями выбора для грузоотправителей среднестатистической страны, на отдельных конкретных маршрутах, особенно на маршрутах, обслуживающих небольшие развивающиеся страны, снижение уровня конкуренции приводит к образованию олигополистических рынков. Например, в 2004 году три или менее перевозчиков обслуживали 22 страны, а в 2013 году в таком не слишком благоприятном положении оказалась 31 страна. Специалисты высказывают опасения, что даже на основных маршрутах Восток–Запад

Таблица 2.6. 35 флагов регистрации с наиболее крупным зарегистрированным флотом, по состоянию на 1 января 2013 года (в тоннах дедвейта)

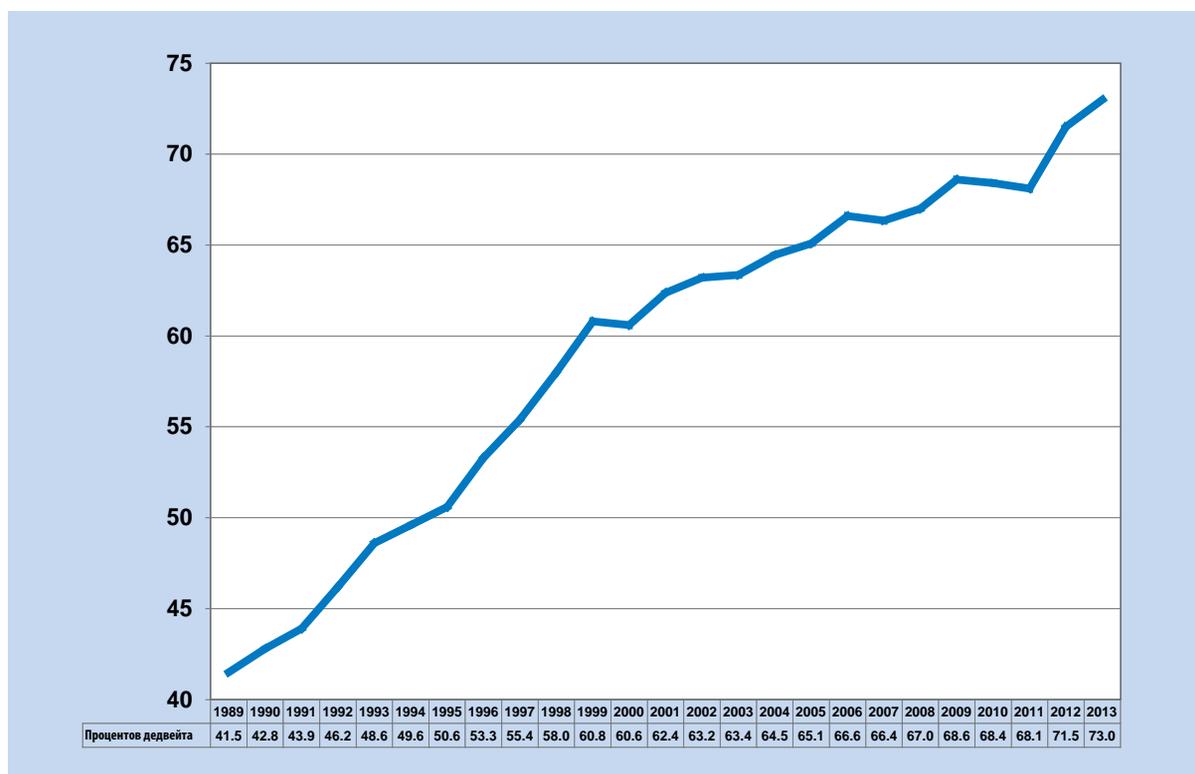
Флаг регистрации	Количество судов	Доля от количества судов мирового флота	Дедвейт в тыс. тонн	Доля в процентах от мирового флота по дедвейту	Доля в % нарастающим итогом по дедвейту	Доля в процентах тоннажа, принадлежащего национальным владельцам ^a	Изменение совокупного дедвейта 2013/2012, в процентах
Панама	8 580	9,87	350 506	21,52	21,52	0,14	5,03
Либерия	3 144	3,62	198 032	12,16	33,68	0,01	5,83
Маршалловы Острова	2 064	2,37	140 016	8,60	42,27	0,11	11,08
Гонконг (Китай)	2 221	2,55	129 806	7,97	50,24	12,15	16,87
Сингапур	3 339	3,84	89 697	5,51	55,75	36,60	16,62
Греция	1 551	1,78	75 424	4,63	60,38	92,60	5,13
Багамские Острова	1 446	1,66	73 702	4,52	64,91	1,18	1,44
Мальта	1 794	2,06	68 831	4,23	69,13	0,35	8,18
Китай	3 727	4,29	68 642	4,21	73,35	98,18	9,83
Кипр	1 030	1,18	31 706	1,95	75,29	19,51	7,61
Остров Мэн	422	0,49	22 629	1,39	76,68	0,00	9,32
Соединенное Королевство	1 343	1,54	21 095	1,30	77,98	49,88	6,99
Италия	1 506	1,73	20 612	1,27	79,24	93,46	2,44
Япония	5 379	6,19	20 409	1,25	80,50	99,32	11,04
Норвегия (НИС)	536	0,62	18 093	1,11	81,61	82,33	5,37
Республика Корея	1 894	2,18	17 720	1,09	82,69	96,47	-10,74
Германия	781	0,90	17 128	1,05	83,75	97,59	2,30
Индия	1 385	1,59	15 876	0,97	84,72	96,16	-3,45
Индонезия	6 293	7,24	14 267	0,88	85,60	90,28	0,17
Антигуа и Барбуда	1 302	1,50	14 142	0,87	86,47	0,00	4,27
Дания (ДИС)	482	0,55	13 739	0,84	87,31	92,53	1,24
Бермудские Острова	168	0,19	12 378	0,76	88,07	1,69	0,45
Соединенные Штаты	3 452	3,97	12 321	0,76	88,83	73,93	-1,18
Малайзия	1 539	1,77	10 508	0,65	89,47	92,82	-3,15
Турция	1 365	1,57	10 215	0,63	90,10	96,94	3,30
Объединенная Республика Танзания	198	0,23	8 815	0,54	90,64	0,30	10,45
Нидерланды	1 250	1,44	8 712	0,53	91,17	70,90	6,73
Франция	543	0,62	7 431	0,46	91,63	52,40	-0,22
Вьетнам	1 772	2,04	7 284	0,45	92,08	97,55	1,52
Бельгия	216	0,25	6 913	0,42	92,50	58,35	0,46
Российская Федерация	2 324	2,67	6 784	0,42	92,92	84,57	-2,14
Филиппины	1 383	1,59	6 417	0,39	93,31	26,36	-2,41
Сент-Винсент и Гренадины	1 046	1,20	4 919	0,30	93,61	0,08	-18,09
Таиланд	755	0,87	4 811	0,30	93,91	97,95	-6,63
Каймановы Острова	174	0,20	4 310	0,26	94,17	0,00	2,12
Итого, 35 крупнейших флагов регистрации	66 404	76,38	1 533 889	94,17	94,17	24,30	6,71
Все страны мира	86 942	100,00	1 628 783	100,00	100,00	23,00	5,98

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон рисерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, в порядке убывания совокупного дедвейта.

^a Оценки тоннажа, принадлежащего национальным владельцам, произведены на базе имеющейся информации о торговых морских судах вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

Диаграмма 2.7. Глобальная доля судов, зарегистрированных под иностранными флагами (данные по состоянию на начало года в процентах от совокупного дедвейта мирового флота, 1989–2013 годы)



Источник: ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски.

Примечание: Оценка на основе имеющейся информации о морских торговых судах вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более.

возможности выбора для грузоотправителей будут сужаться, поскольку перевозчики средних размеров вытесняются с рынка (Journal of Commerce, 2013.)

В условиях роста спроса перевозчики не увеличивают число эксплуатируемых судов, а идут по пути увеличения их размеров. За период с 2004 года среднее число эксплуатируемых судов в расчете на одну страну практически не меняется, в то время как их совокупная контейнеровместимость увеличилась более чем на 80%.

С точки зрения грузоотправителей появление более крупных судов и дополнительное увеличение совокупной провозной способности в ДФЭ в целом является благоприятной тенденцией. И вполне достаточное наличие провозной способности для расширяющихся перевозок контейнерных грузов, и удвоение размеров судов в стремлении реализовать эффект масштаба, в принципе, должны привести к снижению фрахтовых расходов. Однако

снижение удельных эксплуатационных издержек судоходных линий благодаря использованию более новых, более крупных и более экономичных судов не обязательно будет достигать грузоотправителей, т.е. импортеров и экспортеров. Уже сам процесс концентрации грузов в сегменте более крупных судов, возможно, также приводит к тому, что в настоящее время один и тот же объем провозной способности предлагается меньшим количеством поставщиков услуг, что оборачивается уменьшением конкуренции и созданием на некоторых олигополистических рынках ситуации, в которой грузоотправители на деле могут столкнуться с повышением фрахтовых ставок и сужением возможностей выбора.

3. Региональные тенденции

В целом благодаря увеличению размеров судов и провозной способности контейнерного флота, осуществляющего перевозки проходящих через порты мира экспортно-импортных

Таблица 2.7. Распределение провозной способности различных типов судов в тоннах дедвейта по группам стран регистрации, 2013 год (данные по состоянию на начало года, в процентах от совокупного дедвейта)

	Весь флот	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
Развивающиеся страны	75,49	72,23	81,13	65,07	72,26	70,92
... Африки	13,55	16,87	10,07	5,37	23,11	10,17
... Америки	28,57	21,08	34,95	24,74	23,24	32,86
... Азии	24,42	21,94	27,46	32,80	21,64	18,61
... Океании	8,95	12,35	8,66	2,15	4,27	9,28
Развитые страны	23,36	26,80	18,55	28,64	27,68	25,13
Страны с переходной экономикой	0,72	0,77	0,26	5,21	0,04	1,17
Суда неизвестной регистрации и другие флаги	0,42	0,19	0,06	1,08	0,01	2,78
Все страны мира	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон рисерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

грузов, средние показатели ИОЛС большинства стран свидетельствуют о расширении их транспортных связей. За период с 2004 года ИОЛС возрос в 120 странах и снизился в 39 странах. На диаграмме 2.6 проиллюстрирована тенденция, прослеживаемая в некоторых взятых для сравнения развивающихся странах Латинской Америки, Африки и Азии.

Представляется, что на западном побережье Южной и Центральной Америки лучше всего подключена к глобальным сетям линейного судоходства Панама, в значительной степени благодаря Панамскому каналу. Хотя по объемам торговли Панама уступает южным соседям, контейнерные терминалы страны осуществляют перевалку грузов практически для всей Северной, Центральной и Южной Америки, связывая линейные маршруты Восток–Запад и Север–Юг. В Южной Америке Эквадору не удалось добиться такого же роста ИОЛС, как в соседних с ним странах, отчасти из-за того, что главный порт страны Гуаякиль столкнулся с ограничениями при проведении работ по углублению подходного канала и с проблемой недостаточных вложений в установку специализированных контейнерных кранов. На восточном побережье Южной Америки самые высокие значения ИОЛС зарегистрированы в Бразилии, за которой с небольшим отрывом следуют Аргентина и Уругвай. Уругваю, который значительно уступает своим соседям по размерам, удалось привлечь линейные судоходные компании для транзитных перевозок и перевалки грузов. В Боливарианской Республике Венесуэла, главной статьей экспорта которой является сырая нефть,

за последние десять лет какого-либо увеличения контейнерного флота не отмечалось.

В Западной Африке сильнее всего вырос ИОЛС Нигерии, главным образом благодаря увеличению спроса на импортные товары. Как правило, показатели ИОЛС стран Западной Африки в значительной степени движутся по параллельным траекториям, поскольку одни и те же компании используют одни и те же суда для захода в большинство портов этого побережья. В Кот-д'Ивуаре значительные падения ИОЛС были отмечены в 2006 и 2010 годах, когда политические беспорядки и введенные экономические эмбарго не способствовали обслуживанию порта Абиджан линейными компаниями. В Восточной Африке Джибути опередил своих соседей и стал крупным перевалочным центром, связывая маршруты Восток–Запад с фидерными маршрутами из восточной и южной частей Африки. Он также служит внешним портом для соседней не имеющей выхода к морю Эфиопии и все чаще обрабатывает грузы, следующие в Южный Судан.

В Южной Азии ИОЛС Бангладеш, Индии и Пакистана почти исключительно отражают использование судов для перевозок внешнеторговых грузов этих стран. С другой стороны, в Шри-Ланке крупные контейнерные суда служат средством подключения к фидерным маршрутам, в том числе до Индии, выигрывая таким образом от каботажных ограничений, которые по-прежнему снижают привлекательность индийских портов для осуществления перевалочных операций с

доставкой товаров в различные порты этой крупной страны.

В Юго-Восточной Азии ИОЛС Малайзии растет гораздо быстрее, чем в соседних Индонезии и Таиланде, и по этому показателю Малайзия почти догнала Сингапур. Сравнивая динамику ИОЛС в Сингапуре и Малайзии, интересно отметить, что индексы этих двух стран в значительной степени следуют параллельным траекториям, поскольку одни и те же компании и суда обеспечивают одни и те же маршруты через Малаккский пролив. Вместе с тем данные за 2007 и 2008 годы также свидетельствуют о наличии определенной конкуренции, когда способность одной страны привлечь дополнительные линейные компании может отрицательно сказываться на ИОЛС другой страны.

В Восточной Азии Республика Корея и Япония в 2004 году имели одинаковый показатель ИОЛС. Вместе с тем ИОЛС Японии оставался практически на одном и том же уровне, и по этому показателю страна сместилась с 9 места в 2004 году до 15 в 2013 году. За тот же период Республика Корея смогла привлечь дополнительные более крупные

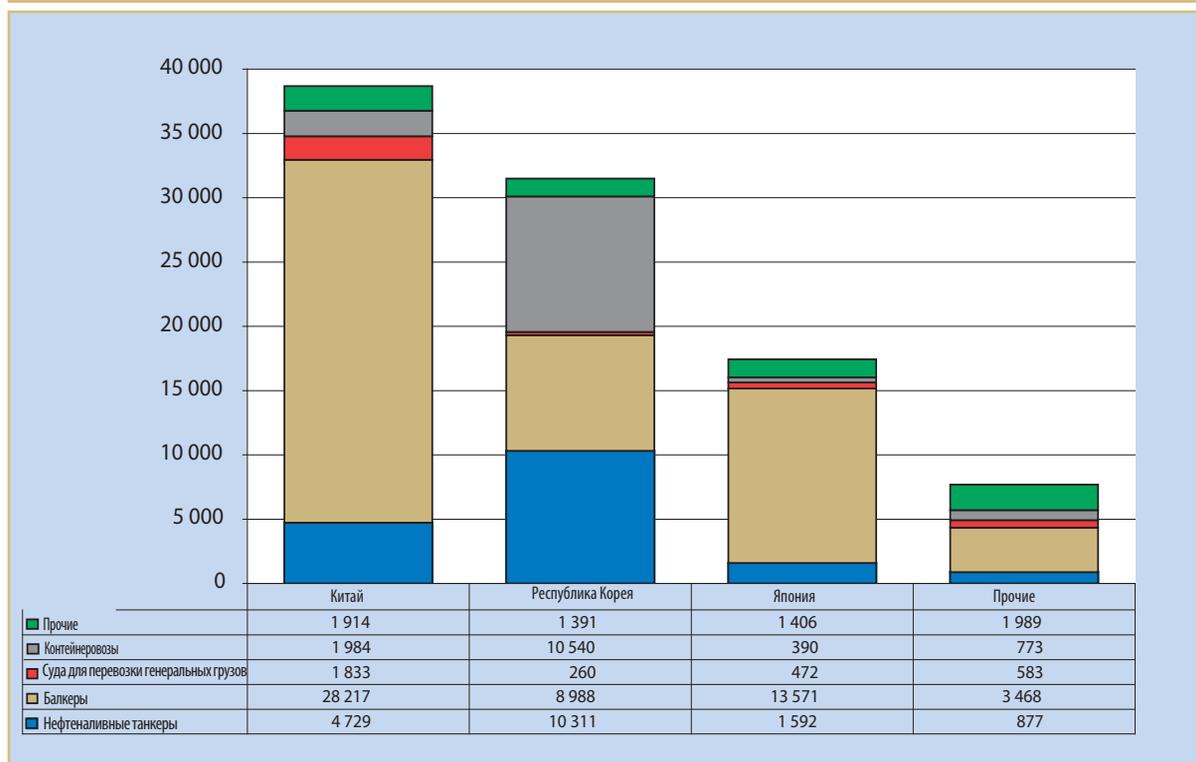
суда, отчасти для перевозки своих внешнеторговых грузов, но и для доставки грузов с перевалкой в порты соседних стран и из них. На протяжении прошедших десяти лет Китай имел самый высокий показатель не только в своем регионе, но и среди всех стран, включаемых при расчете ИОЛС.

D. РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ

1. Флаги регистрации

В число пяти стран с самым крупным флотом по флагу регистрации в январе 2013 года и дедвейту входили Панама (21,5% от совокупного дедвейта мирового флота), Либерия (12,2%), Маршалловы Острова (8,6%), Гонконг, Китай (8%) и Сингапур (5,5%) (подробнее о 35 флагах регистрации крупнейших зарегистрированных флотов см. таблицу 2.6). В последних двух странах отмечались также самые высокие темпы годового роста, в результате чего тоннаж их флота увеличился более чем на 16%. Что касается типов судов, то в регистре Либерии

Диаграмма 2.8. Поставки новых судов, основные виды судов и страны постройки, 2012 год (тыс. бр.-рег. т)



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

Таблица 2.8. Поставки новых судов, основные виды судов и страны постройки, 2012 год (тыс. бр.-рег. т)

	Китай	Республика Корея	Япония	Филиппины	Остальные страны мира	Все страны мира
Нефтеналивные танкеры	4 729	10 311	1 592	251	626	17 510
Балкеры	28 217	8 988	13 571	2 342	1 126	54 244
Суда для перевозки генеральных грузов	1 833	260	472	–	583	3 147
Контейнеровозы	1 984	10 540	390	–	773	13 687
Газовозы	179	173	152	–	18	522
Химовозы	68	188	200	–	44	499
Оффшорные суда	967	506	108	102	819	2 502
Паромы и пассажирские суда	100	71	36	–	875	1 082
Прочие	600	453	910	–	131	2 094
Итого	38 677	31 491	17 429	2 696	4 994	95 287

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон рисерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

значителен удельный вес нефтеналивных танкеров, а флаг Панамы носит большое число балкеров. В регистре Багамских Островов зарегистрировано много судов, отнесенных к категории "прочих", в том числе большой круизный флот.

Традиционное разграничение между флотом под национальным флагом и "открытыми регистрами" все больше размывается. В числе 35 крупнейших флотов 11 регистров можно считать полностью открытыми, поскольку из общего числа судов, зарегистрированных под флагами этих стран, судовладельцам этих же стран принадлежит менее 2%. В противоположном конце диапазона находятся восемь регистров, которые используются почти исключительно судовладельцами этих же стран (свыше 95% от общего количества судов); эти флаги можно назвать целиком национальными. В промежутке находятся 16 флагов из числа крупнейших 35 флагов регистрации, и эти 16 регистров используются и национальными, и зарубежными владельцами. Например, флаг Филиппин используют втрое больше иностранцев, чем филиппинских граждан. В Сингапуре соотношение иностранных и национальных владельцев составляет 2:1, а в Соединенном Королевстве примерно 50:50 (без учета в данном случае флага острова Мэн).

В январе 2013 года новой рекордной отметки 73% достигла доля мирового флота, зарегистрированного за границей, т.е. в этом

случае владелец судна является гражданином одной страны, а судно зарегистрировано под флагом другой (диаграмма 2.7). Таким образом, владельцы почти трех четвертей тоннажа (по дедвейту) избирают иностранный флаг. Остальные 27% судов остаются под национальным флагом, поскольку либо владелец считает, что национальный флаг конкурентоспособен по уровню издержек и предоставляемых услуг, либо у него может не быть выбора, как это часто бывает в случае транспортировки государственных грузов или в секторе каботажных перевозок.

В прошлом важную роль при выборе иностранного флага играли налоговые режимы и возможность использования иностранных моряков. Последняя указанная причина была особенно важна для стран с высокой стоимостью рабочей силы, т.е. главным образом для развитых стран (Cullinane, 2005). Теперь все большее значение имеют обязанности государств флага обеспечивать соблюдение международных правил и предоставлять судовладельцам услуги круглосуточно семь дней в неделю, и многие судовладельцы из развивающихся стран также идут по пути регистрации своих судов под иностранными флагами, обеспечивающими надежную институциональную структуру и пользующимися хорошей репутацией в вопросах соблюдения норм.

В таблице 2.7 приводятся данные о доле регионов в распределении по видам судов и флагам регистрации (данные о долях отдельных государств см. в приложении II). В целом в развивающихся странах зарегистрировано более трех четвертей мирового флота, сюда же входят основные открытые регистры (Панама, Либерии и Маршалловых Островов), а также крупные национальные флоты судов, осуществляющих прибрежные и межкостровые каботажные перевозки (например, Китая, Индии и Индонезии), а также смешанные регистры, где присутствуют и национальные, и иностранные судовладельцы (например, Гонконга (Китай), Сингапура и Филиппин). Сегмент судов, зарегистрированных в развитых странах/заморских территориях, также включает крупные открытые регистры (например, Мальты, острова Мэн и Бермудских Островов), флаги, используемые и национальными, и зарубежными владельцами (например, Кипра, Соединенного Королевства и Франции), и флаги, которые почти целиком используются национальными владельцами (например, Германии и Японии). Международные регистры судов Дании (ДИС) и Норвегии (НИС) являются вторыми регистрами этих стран; в сравнении с первыми регистрами этих же стран они предлагают судовладельцам более выгодные условия в плане налогообложения и возможности

найма иностранных моряков. И сегодня ДИС и НИС используются главным образом гражданами соответственно Дании и Норвегии (см. приложение III).

В группе развивающихся регионов доля Африки в значительной степени определяется регистром Либерии, в котором регистрируются прежде всего контейнеровозы и нефтеналивные танкеры. В случае флотов стран Латинской Америки и Карибского бассейна высокая доля региона в сегменте балкеров объясняется количеством судов, зарегистрированных под флагом Панамы. В развивающихся странах Азии зарегистрирована почти четверть мирового флота, и особенно высок удельный вес региона в сегменте судов для перевозки генеральных грузов (почти 33% от общемирового показателя). Доля Океании определяется в значительной степени регистром Маршалловых Островов, для которого характерна специализация в сегментах нефтеналивных танкеров и балкеров.

2. Национальная принадлежность судовладельцев

Для регистров судов нередко характерна специализация с ориентацией на определенные типы судов и страны их принадлежности. В приложении III представлен подробный обзор

Таблица 2.9. Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом, в разбивке по основным видам судов и странам разборки, 2012 год (тыс. бр.-рег. т)

	Китай	Индия	Бангладеш	Пакистан	Неизвестные предприятия Индийского полуострова	Турция	Прочие/неизвестные предприятия	Все страны мира
Нефтеналивные танкеры	1 459	369	1 197	2 711	191	21	200	6 149
Балкеры	5 533	5 446	6 064	1 959	205	365	720	20 293
Суда для перевозки генеральных грузов	316	393	1 166	28	–	291	471	2 665
Контейнеровозы	316	553	2 954	7	216	124	76	4 246
Газовозы	4	89	30	–	–	77	38	238
Химовозы	7	11	333	–	21	–	27	399
Оффшорные суда	154	4	44	649	156	75	100	1 182
Паромы и пассажирские суда	12	4	82	–	–	139	66	303
Прочие суда	55	158	386	17	–	146	56	817
Итого	7 855	7 027	12 256	5 372	790	1 239	1 755	36 293

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более.

стран принадлежности, которые регистрируют свои суда под основными флагами регистрации. Флаг Антигуа и Барбуды используют, главным образом, судовладельцы из Германии; на Багамских Островах регистрируются прежде всего суда из Канады, Греции и Норвегии; главными клиентами регистров Кипра и Либерии являются греческие и германские судовладельцы; 47% панамского тоннажа (по дедевету) принадлежит японским судовладельцам.

Е. СУДОСТРОЕНИЕ, СДАЧА СУДОВ НА СЛОМ И НОВЫЕ ЗАКАЗЫ

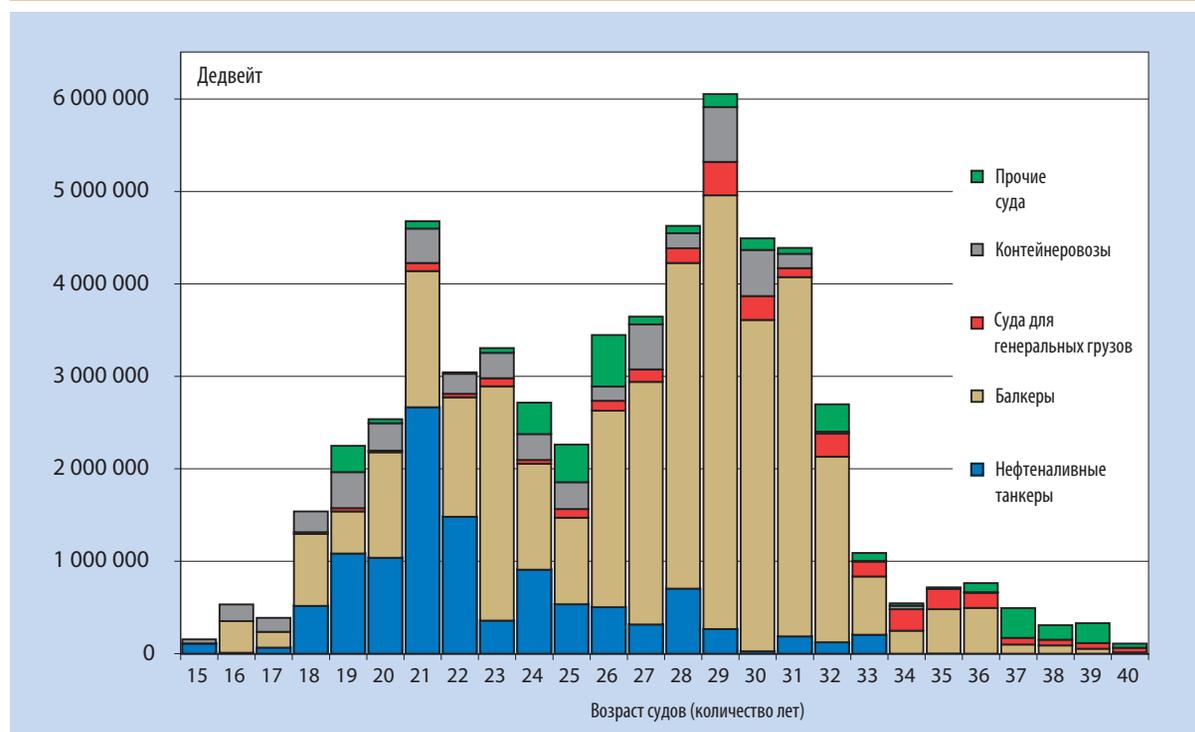
1. Поставки новых судов

В 2012 году 92% нового тоннажа мирового флота (в бр.-рег. т) было построено в трех странах (Китае, Республике Корея и Японии), в том числе только на китайских верфях – свыше 40%. Почти 57% тоннажа судов, сданных в эксплуатацию в 2012 году, приходилось на балкеры, за которыми следовали нефтеналивные танкеры (18,4%) и контейнеровозы

(14,4%) (диаграмма 2.8 и таблица 2.8). Нынешняя ситуация существенно отличается от положения, существовавшего всего шесть лет назад. В 2006 году больше всего судов строилось в Республике Корея и на втором месте была Япония. Китайские и европейские судостроители имели на этом рынке примерно по 15%.

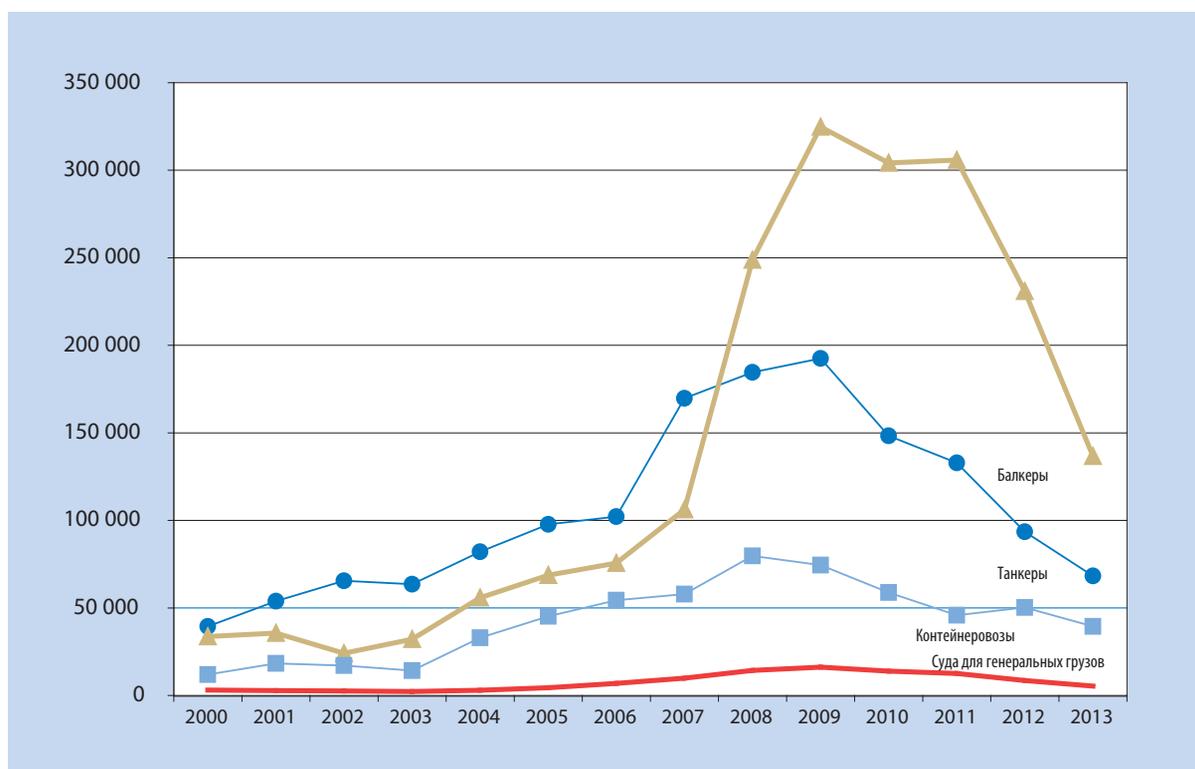
Судоверфи также специализируются на судах различных типов. Если в Китае и Японии в основном строились балкеры, для Республики Корея была характерна гораздо более высокая доля в сегменте контейнеровозов и нефтеналивных танкеров, а европейские верфи и верфи других регионов были несколько больше представлены в сегменте оффшорных и пассажирских судов. Помимо балкеров, Япония также ориентируется на специализированные суда других категорий, включая газовозы и автомобилевозы. Четыре крупнейших отдельных судостроительных группы базируются в Республике Корея; в китайской судостроительной отрасли насчитывается больше отдельных судостроительных компаний.

Диаграмма 2.9. Тоннаж судов, проданных, согласно сообщениям, на слом в 2012 году, в разбивке по возрасту судов (годы и т дедеветта)



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных "Кларксон ресерч сервисез".

Диаграмма 2.10. Мировой объем заказов на новые суда, 2000–2013 годы (тыс. т дедвейта)



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервисез".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более; на начало года.

Даже в еще большей степени, чем суда, морские контейнеры производятся почти исключительно в Китае. Благодаря низким издержкам производства и потребности в порожних контейнерах для перевозки китайских экспортных товаров эта страна стала естественным местом размещения предприятий по производству контейнеров. Примечательно, что в конце 2013 года должен вступить в строй новый завод по выпуску рефрижераторных контейнеров в Сан-Антонио, Чили. "Маерск контейнер индастри Сан-Антонио" станет первым предприятием по производству рефрижераторных контейнеров в Южной Америке (MCI San Antonio, 2013). Планируется, что компания будет выпускать 40 000 рефрижераторных контейнеров в год. Южная Америка относится к числу регионов, где выше всего спрос на порожние рефрижераторные контейнеры для транспортировки экспортных грузов. С учетом этого новый завод поможет скорректировать несбалансированность перевозок рефрижераторных грузов и снизить расходы на

переброску контейнеров, поскольку теперь из Азии в Южную Америку нужно будет перевозить меньше порожних рефрижераторных контейнеров (World Cargo News, 2013).

2. Сдача судов на слом

Полуостров Индостан оставался в 2012 году главным районом разборки судов, и на него приходилось более 70% тоннажа (в бр.-рег. т), проданного по имеющимся сообщениям, на слом. При этом первое место по разборке судов занимает Бангладеш, за которой следуют Индия и Пакистан. Доля китайских предприятий по разборке судов составляла 21,6%, а последние 11,7% приходились на остальные страны мира (таблица 2.9).

Как видно из таблицы 2.9, нефтеналивные танкеры, как правило, продаются на слом гораздо раньше, чем балкеры. Зачастую экологические нормы не допускают эксплуатацию танкеров свыше 20 лет, в то время как балкеры нередко служат три и

Таблица 2.10. Мировой объем заказов новых судов, 2000–2013 годы

По состоянию на начало месяца	Танкеры			Балкеры			Суда для генеральных грузов			Контейнеровозы			Прочие суда			Итого		
	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта
Январь 2000 года	39 444	427	92 375	33 729	467	72 226	3 125	341	9 164	11 922	278	42 884	2 963	363	8 791	91 183	1 876	49 288
Январь 2001 года	53 832	533	100 998	35 608	535	66 557	2 797	269	10 398	18 348	413	44 426	3 274	413	8 570	113 859	2 163	53 405
Январь 2002 года	65 546	752	87 162	24 107	360	66 965	2 541	233	10 906	17 132	403	42 511	4 264	474	9 454	113 589	2 222	51 655
Январь 2003 года	63 545	862	73 719	32 127	440	73 015	2 265	226	10 023	14 230	324	43 921	4 933	481	11 035	117 100	2 333	50 935
Январь 2004 года	82 094	1 146	72 076	55 829	735	75 958	3 012	563	6 072	33 004	622	53 061	5 361	971	7 529	179 300	4 037	48 407
Январь 2005 года	97 757	1 558	63 479	68 710	851	80 741	4 405	963	5 359	45 246	898	50 385	6 110	1 707	5 290	222 229	5 977	42 201
Январь 2006 года	102 202	1 882	54 741	75 623	950	79 604	6 904	1 221	6 299	54 385	1 210	44 946	6 637	1 875	4 884	245 750	7 138	37 913
Январь 2007 года	169 798	2 703	63 075	106 149	1 363	77 879	9 919	1 448	7 293	57 937	1 286	45 052	8 353	2 231	4 643	352 155	9 031	41 430
Январь 2008 года	184 548	3 174	58 401	248 698	2 984	83 344	14 266	1 889	7 925	79 702	1 429	55 775	11 477	2 938	4 778	538 691	12 414	45 749
Апрель 2008 года	187 420	3 274	57 438	278 423	3 335	83 485	16 334	2 184	7 944	78 855	1 382	57 058	12 883	3 813	4 484	573 914	13 988	44 458
Июль 2008 года	199 397	3 296	60 699	302 678	3 602	84 031	16 650	2 148	8 218	81 921	1 370	59 797	13 026	3 743	4 571	613 673	14 159	46 728
Октябрь 2008 года	206 413	3 205	64 605	329 557	3 863	85 311	17 242	2 149	8 452	77 875	1 280	60 840	13 199	3 561	4 842	644 286	14 058	49 167
Январь 2009 года	192 532	2 957	65 331	324 772	3 824	84 930	16 169	1 965	8 674	74 445	1 200	62 037	12 582	3 280	4 961	620 499	13 226	50 158
Апрель 2009 года	175 063	2 819	62 344	323 234	3 797	85 129	16 186	2 064	8 317	70 017	1 098	63 767	13 120	3 892	4 417	597 619	13 670	47 359
Июль 2009 года	159 975	2 573	62 441	313 865	3 677	85 359	15 414	1 921	8 488	65 998	1 013	65 151	13 052	3 571	4 726	568 305	12 755	48 039
Октябрь 2009 года	152 156	2 390	63 904	309 077	3 629	85 169	14 614	1 783	8 678	63 004	947	66 530	12 382	3 242	4 902	551 233	11 991	49 363

Таблица 2.10. Мировой объем заказов новых судов, 2000–2013 годы (продолжение)

По состоянию на начало месяца	Танкеры			Балкеры			Суда для генеральных грузов			Контейнеровозы			Прочие суда			Итого		
	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта	1 000 т дедвейта	Количество судов	Средний размер судна в т дедвейта
Январь 2010 года	148 328	2 276	65 429	304 114	3 539	85 932	13 894	1 627	8 964	58 823	842	69 861	11 568	2 857	5 157	536 727	11 141	51 406
Апрель 2010 года	136 373	2 186	62 614	309 728	3 648	84 903	14 017	1 637	8 957	54 530	775	70 361	11 819	3 191	4 655	526 466	11 437	49 179
Июль 2010 года	135 006	2 072	65 378	323 404	3 812	84 839	13 280	1 530	9 052	48 427	677	71 532	11 618	2 956	4 890	531 736	11 047	51 143
Октябрь 2010 года	135 114	1 938	69 862	307 605	3 674	83 725	12 966	1 422	9 471	46 458	637	72 932	11 522	2 658	5 317	513 665	10 329	52 517
Январь 2011 года	132 914	1 857	71 729	305 831	3 705	82 546	12 553	1 305	9 915	45 878	622	73 759	10 830	2 408	5 426	508 006	9 897	53 803
Апрель 2011 года	122 327	1 737	70 465	291 326	3 535	82 412	11 728	1 189	10 102	48 405	648	74 699	11 388	2 414	5 657	485 174	9 523	53 357
Июль 2011 года	114 179	1 630	70 091	275 879	3 364	82 009	10 647	1 056	10 267	52 469	688	76 263	11 272	2 217	5 989	464 446	8 955	54 005
Октябрь 2011 года	103 107	1 517	67 968	253 615	3 103	81 732	9 839	949	10 511	51 462	669	76 924	10 931	1 961	6 480	428 954	8 199	54 216
Январь 2012 года	93 559	1 334	70 134	230 964	2 813	82 106	8 553	799	10 813	50 275	646	77 825	10 604	1 785	6 846	393 955	7 377	55 230
Апрель 2012 года	87 083	1 282	67 928	203 541	2 507	81 189	7 697	696	11 123	45 141	579	77 964	10 007	1 598	7 189	353 470	6 662	54 785
Июль 2012 года	76 128	1 085	70 164	170 949	2 140	79 883	5 921	501	11 914	40 806	526	77 579	9 941	1 416	8 024	303 746	5 668	55 357
Октябрь 2012 года	70 657	1 020	69 271	152 970	1 940	78 850	5 981	462	12 975	40 881	515	79 380	10 603	1 291	9 501	281 091	5 228	55 640
Январь 2013 года	68 291	964	70 841	136 720	1 736	78 756	5 362	383	14 001	39 470	485	81 382	10 569	1 179	10 559	260 414	4 747	56 996

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных компанией "Кларксон ресерч сервис".

Примечание: Самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более. При расчете среднего размера судов исключаются суда, по которым нет данных о дедвейте.

более десятилетий. Как правило, дольше всего эксплуатируются суда для перевозки генеральных грузов и пассажирские суда (включенные на диаграмме 2.9 в категорию "прочие суда"); они часто осуществляют межконтинентальные и прибрежные каботажные перевозки, которые не подпадают под действие международных правил ИМО.

3. Заказанный тоннаж

После пиковых уровней 2008 и 2009 годов за последние несколько лет размеры заказанного тоннажа резко снизились по всем основным типам судов. Поскольку с момента начала экономического кризиса в 2008 году новых заказов стало меньше и верфи продолжали спускать на воду заказанные ранее суда, размеры портфелей заказов уменьшились по сравнению с предыдущими максимумами в случае контейнеровозов на 50%, балкеров на 58%, танкеров на 65% и судов для перевозки генеральных грузов на 67% (диаграмма 2.10 и таблица 2.10).

Еще внушительнее выглядит сокращение портфелей заказов в сравнении с размерами существующего флота. В конце 2008 года портфель заказов балкеров составлял почти 80% от флота судов этого типа на тот момент времени, а по

состоянию на январь 2013 года – лишь 20% от действующего флота. В танкерном сегменте портфель заказов сократился с 50% от размера флота на пиковом уровне до приблизительно 10% в январе 2013 года.

По всем основным категориям судов уровень новых заказов по историческим меркам низок и размеры портфелей заказов быстро сокращаются. Если в 2013 и 2014 годах не будет большого числа новых заказов, размещаемых инвесторами, исходящими из противочиклических соображений, к 2014 году на многих судостроительных верфях придется сокращать штаты. Судя по сообщениям судовых брокеров, таких инвесторов действительно становится больше, поскольку они рассчитывают воспользоваться нынешними низкими ценами на постройку новых судов в надежде на восстановление конъюнктуры рынков морских перевозок в предстоящие годы (Clarkson Research Services, 2013a). Вместе с тем, по мнению судостроителей, существующих мощностей почти наверняка слишком много даже при реализации самого оптимистичного сценария. По некоторым оценкам, "отрасль сможет удовлетворить спрос на новые суда в 2015 году даже при сокращении мирового объема судостроительных мощностей на 40%" (China Trade Today – Online Magazine, 2013).

Таблица 2.11. Использование тоннажа в разбивке по типам судов, январь 2013 года
(в процентах от дедвейта или вместимости в м³)

	В процесс эксплуатации	Суда, не задействованные или на приколе	Долговременные хранилища	Суда на ремонте или не эксплуатирующиеся по другим причинам	Всего
Балкеры	99,75	0,14	0,02	0,10	100,00
Химовозы	99,57	0,36	–	0,08	100,00
Контейнеровозы	99,85	0,12	–	0,03	100,00
Паромы и пассажирские суда	98,23	1,49	–	0,28	100,00
Суда для генеральных грузов	98,78	0,87	0,04	0,31	100,00
Газовозы	98,62	1,19	0,19	–	100,00
Оффшорные суда снабжения	94,52	4,40	–	1,08	100,00
Нефтеналивные танкеры	98,16	1,25	0,48	0,12	100,00
Прочие/н.д.	99,31	0,53	–	0,16	100,00
Итого	98,96	0,73	0,16	0,15	100,00

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных "Кларксон ресерч сервисез".

4. Использование тоннажа

Приобретение судов является вложением капитала с высокими фиксированными и относительно низкими эксплуатационными издержками – суда ставятся на прикол лишь в исключительных случаях. В начале 2013 года эксплуатировалось почти 99% тоннажа, а остальную часть составляли суда, поставленные на прикол (0,73%), суда, используемые в виде долговременных хранилищ (0,16%) или не использующиеся по другим причинам (0,15%). По типам судов выше всего показатель использования контейнеровозов (99,85%), а ниже всего – офшорных судов снабжения и обеспечения (84,52%) (таблица 2.11).

За этими на первый взгляд высокими показателями использования судов скрывается избыток провозной способности, особенно в секторе контейнерных морских перевозок.

В данных, приведенных в таблице 2.11, не отражены суда, поставленные на прикол в "теплом" режиме, т.е. речь идет о краткосрочном снятии судов с регулярных маршрутов контейнерных перевозок, когда суда считаются "простаивающими". Если исключить простаивающий тоннаж, в январе 2013 года эксплуатировалось лишь порядка 95–96% флота контейнеровозов. Кроме того, эксплуатация судов на пониженных скоростях, т.е. на скоростях ниже оптимальных уровней, заложенных при постройке судов, помогает задействовать дополнительную провозную способность в размере около 1,7 млн. ДФЭ, поскольку для обеспечения той же частоты рейсов используется больше судов (Clarkson Research Services, 2013c). Указанный показатель превышает уровень 10% действующего флота.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Arvis J-F, Shepherd B, Reis JG, Duval Y and Utoktham C (2013). Trade costs and development: a new data set. *World Bank - Economic Premise*. 104:1–4.
- Bernhofen DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). *Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade*. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute for Economic Research. Munich.
- China Trade Today – Online Magazine* (2013). Shipyard capacity could be slashed by 40pc and still meet demand. March. See <http://om.shippingazette.com/OM/OM4/index.asp> (accessed 28 August 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). *The Clarkson Shipping Review and Outlook*. Spring 2013.
- Clarkson Research Services (2013b). *World Fleet Monitor*. January.
- Clarkson Research Services (2013c). *Container Intelligence Quarterly, Spring 2013*. May.
- Cullinane KPB, ed. (2005). *Shipping Economics: Research in Transportation Economics*. Elsevier, Amsterdam.
- Dynamar B.V. (2013). *Breakbulk III – Operators, fleets, markets*. Alkmaar. 244.
- Fairplay* (2013). Chemical tankers on cusp of rates recovery. 11 April.
- International Transport Journal* (2013). Maersk, MSC and CMA to establish alliance. 18 June.
- Journal of Commerce* (2013). Drewry: Demise of small carriers cuts competition. See http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/drewry-demise-small-carriers-cuts-competition_20130429.html (accessed 26 August 2013).
- Lloyd's List Intelligence – Containers (2013). See <http://www.lloydslistintelligence.com/lint/containers/index.htm> (accessed 27 August 2013).
- MCI San Antonio (2013). See <http://www.mcicontainers.com/aboutus/mciworldwide/pages/mcisanantonio.aspx> (accessed 15 June 2013).
- Shipping Intelligence Weekly* (2013). Single hull VLCCs – The long goodbye. 14 June.
- The Economist* (2013). The humble hero. 18 May.
- UNCTADStat – Statistical Database (2013). See <http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx> (accessed 27 August 2013).
- World Cargo News* (2013). MCI to build reefer factory in Chile. See <http://www.worldcargonews.com/htm/w20111111.049104.htm> (accessed 28 August 2013).
- World Shipping Council (2013). See <http://www.worldshipping.org/> (accessed 29 August 2013).

ПРИМЕЧАНИЕ

1. Базовые данные о мировом флоте для главы 2 были получены от компании "Кларксон ресерч сервисез", Лондон. Ограниваясь исключительно торговым судоходством, авторы проведенного ЮНКТАД анализа учитывают все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, включая оффшорные буровые суда и ПУДХВ, а также флоты Соединенных Штатов и Канады в системе Великих озер, которые в силу исторических причин в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта* не учитывались. Исключены военные суда, яхты, речные суда, рыболовные суда и оффшорные стационарные и мобильные платформы и баржи. По судам основных категорий (нефтеналивным танкерам, балкерам, контейнеровозам и судам для перевозки генеральных грузов) изменений в сравнении с предыдущими выпусками *Обзора морского транспорта* нет. В категории "прочих" судов в новых данных учитывается меньше судов (ранее включались рыболовные суда с небольшой грузовой провозной способностью) и несколько больший по объему тоннаж, что объясняется включением судов, используемых для оффшорных перевозок и хранения. В целях обеспечения полной сопоставимости данных за 2013 год с данными за два предыдущих года, ЮНКТАД обновила имеющиеся в онлайн-режиме данные о флотах за 2011, 2012 и 2013 годы, применяя при этом одни и те же критерии (<http://stats.unctad.org/fleet>). Как и в предыдущие годы, в данных о принадлежности флота учитываются только суда вместимостью 1 000 бр.-рег. т и более, поскольку зачастую сведений о подлинных владельцах более мелких судов нет.

3

ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ И ЗАТРАТЫ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Настоящая глава посвящена динамике фрахтовых ставок и затрат на морские перевозки. В разделе А отражены некоторые актуальные тенденции изменения морских фрахтовых ставок в различных сегментах рынка, а именно в секторах морских перевозок контейнерных, наливных и навалочных грузов в 2012 году и начале 2013 года. В нем освещаются крупные события, вызвавшие серьезные колебания цен, обсуждаются последние тенденции в отрасли и даются некоторые прогнозы будущей конъюнктуры фрахтовых рынков. В разделе В содержится краткий обзор последних тенденций в области финансирования судов и затрагивается вопрос о растущей роли частных прямых инвестиций как нового источника финансирования в данном секторе.

А. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ

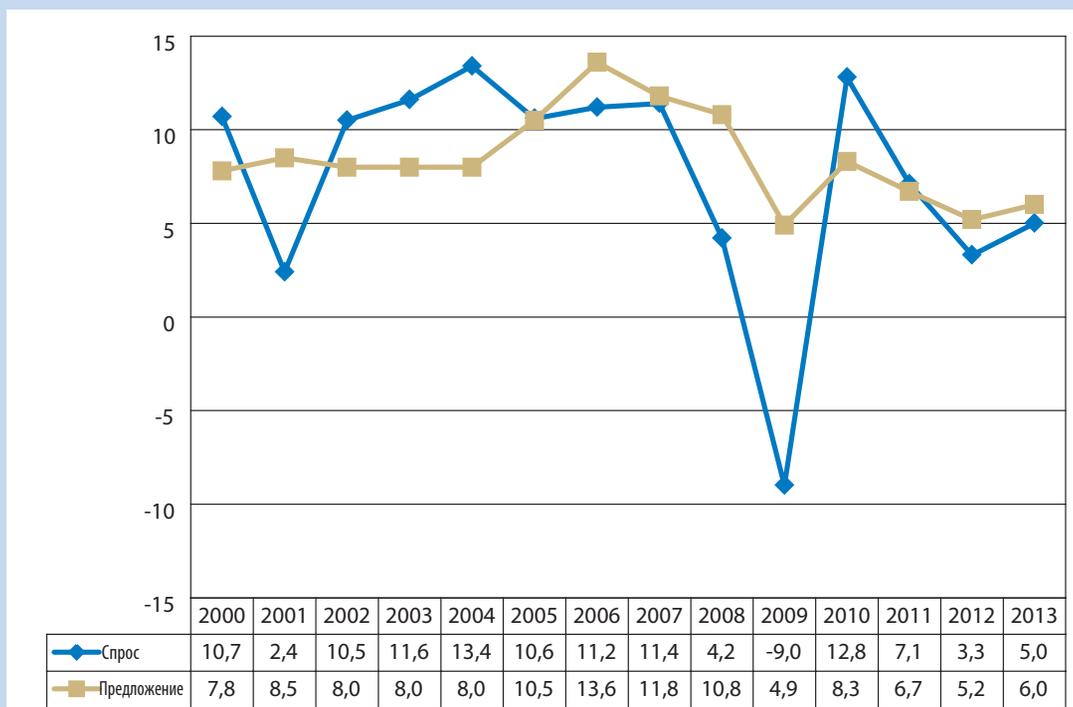
Вообще говоря, уровень фрахтовых ставок определяется взаимодействием спроса на услуги морского транспорта и их предложения. Предложение и спрос зависят от бесчисленного количества факторов, и динамика фрахтовых ставок неизбежно испытывает воздействие рыночных сил.

Неурядицы в политической, природоохранной и экономической сферах обычно сразу же сказываются на размерах грузооборота и спросе на услуги морского транспорта. Такие факторы, как замедление темпов роста международной торговли, санкции, стихийные бедствия и погодные явления, нормативные меры и изменение цен на топливо, оказывают свое влияние на мировую экономику и общемировой спрос на морской транспорт. Эти изменения могут происходить быстро и немедленно проявляться в динамике

спроса на услуги в секторе морских перевозок. Если говорить о предложении этих услуг, следует отметить тот факт, что на рынке, как правило, имеет место тенденция к наличию избыточной провозной способности, поскольку изначальных ограничений числа судов, которые могут быть построены, не существует и с того момента, когда размещается заказ на постройку судна и оно спускается на воду и готово к эксплуатации, проходит много времени. Ввиду этого сектор морских перевозок весьма цикличен и постоянно переживает периоды спадов и бумов, во время которых операторы либо получают хорошие доходы, либо всеми силами стремятся покрыть минимальные эксплуатационные издержки.

В 2012 году в различных сегментах сектора морских перевозок сохранялись низкие и неустойчивые фрахтовые ставки, что объяснялось наличием избыточной провозной способности мирового

Диаграмма 3.1. Рост спроса и предложения на рынке контейнерных перевозок, 2000–2013 годы (темпы роста в годовом исчислении)



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных из ряда выпусков *Clarkson Container Intelligence Monthly*.

Примечание: Данные относятся ко всему контейнерному флоту, включая суда многоцелевого назначения и другие суда, способные перевозить то или иное количество контейнеров. Рост спроса оценивался по объему погрузочно-разгрузочных операций в млн. ДФЭ. Данные за 2013 год представляют собой прогноз.

флота, образовавшейся в результате резкого падения объема перевозок после финансово-экономического кризиса 2008 года. Как показано ниже, в условиях постоянного поступления на уже перенасыщенный рынок судов новой постройки, а также вялой экономической конъюнктуры сильное давление на фрахтовые ставки сохранялось.

1. Ставки тарифов на контейнерные перевозки

В 2012 году сокращение объемов грузов, главным образом на основных маршрутах контейнерных перевозок Восток–Запад, в сочетании с избыточным предложением тоннажа, в частности крупных контейнеровозов, неизбежно порождало неустойчивость ставок тарифов на контейнерные

перевозки и ухудшение конъюнктуры рынка в целом, при этом чартерные ставки продолжали снижаться.

В главах 1 и 2 уже говорилось о несбалансированности темпов роста спроса и предложения на рынке контейнерных перевозок. Как показано на диаграмме 3.1, в динамике глобальных контейнерных перевозок наблюдаются устойчивые понижающие тенденции, и в 2012 году грузооборот вырос на 3,3% против 7% в 2011 году. Одновременно с этим на протяжении всего 2012 года рынки контейнерных морских перевозок продолжали испытывать влияние постоянного притока новых судов, и глобальное предложение в этом секторе, опережая глобальный спрос, выросло на 5,2%.

Таблица 3.1. Фрахтовые рынки и ставки тарифов в секторе контейнерных перевозок

Фрахтовые рынки	2009	2010	2011	2012
Транстихоокеанские маршруты (в долларах за СФЭ)				
Шанхай — западное побережье Соединенных Штатов	1 372	2 308	1 667	2 287
Изменение в процентах		68,21	-27,77	37,19
Шанхай — восточное побережье Соединенных Штатов	2 367	3 499	3 008	3 416
Изменение в процентах		47,84	-14,03	13,56
Дальний Восток — Европа (в долларах за ДФЭ)				
Шанхай — Северная Европа	1 395	1 789	881	1 353
Изменение в процентах		28,24	-50,75	53,58
Шанхай — Средиземноморье	1 397	1 739	973	1 336
Изменение в процентах		24,49	-44,05	37,31
Север — Юг (в долларах за ДФЭ)				
Шанхай — Южная Америка (Сантус)	2 429	2 236	1 483	1 771
Percentage change		-7,95	-33,68	19,42
Шанхай — Австралия/Новая Зеландия (Мельбурн)	1 500	1 189	772	925
Изменение в процентах		-20,73	-35,07	19,82
Шанхай — Западная Африка (Лагос)	2 247	2 305	1 908	2 092
Изменение в процентах		2,56	-17,22	9,64
Шанхай — Южная Африка (Дурбан)	1 495	1 481	991	1 047
Изменение в процентах		-0,96	-33,09	5,65
Внутриазиатские перевозки (в долларах за ДФЭ)				
Шанхай — Юго-Восточная Азия (Сингапур)		318	210	256
Изменение в процентах			-33,96	21,84
Шанхай — Восточная Япония		316	337	345
Изменение в процентах			6,65	2,37
Шанхай — Республика Корея		193	198	183
Изменение в процентах			2,59	-7,58
Шанхай — Гонконг (Китай)		116	155	131
Изменение в процентах			33,62	-15,48
Шанхай — Персидский залив (Дубай)	639	922	838	981
Изменение в процентах		44,33	-9,11	17,06

Источник: Различные выпуски "Контейнер интеллидженс мансли", "Кларксон ресерч сервисез".

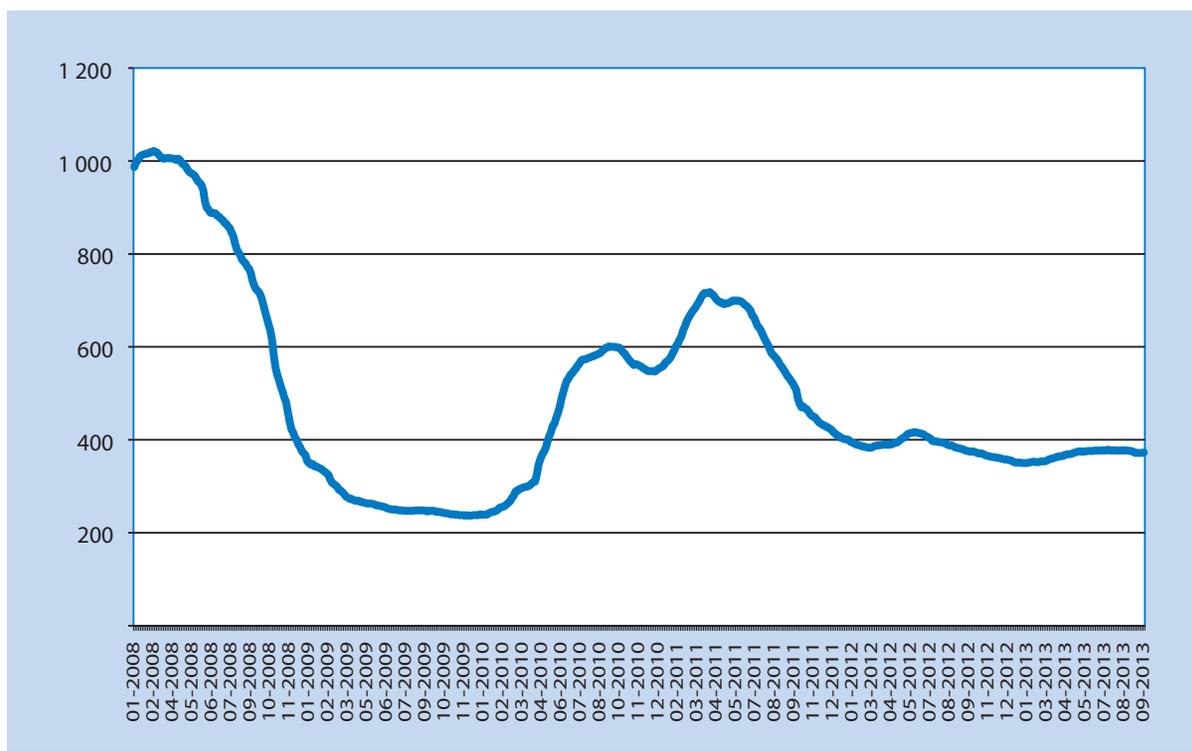
Примечание: Данные на основе среднегодовых показателей.

Пытаясь справиться с ситуацией избыточного предложения и низкого спроса, перевозчики сокращали провозную способность на тех маршрутах, где объемы перевозок падали, например на основных маршрутах перевозок в прямом направлении Восток–Запад, на которых сокращение по сравнению с 2011 годом составило 5%. При этом они увеличивали провозную способность в сегменте расширяющихся перевозок Север–Юг, где грузопоток вырос на 4%, и на межрегиональных маршрутах, где объемы перевозок возросли на 7% благодаря повышению в 2012 году потребительского спроса в странах с формирующейся рыночной экономикой (см. главу 1).

Ввиду расширяющегося разрыва между предложением провозной способности судов и спросом на транспортные услуги фрахтовые ставки на различных рынках контейнерных перевозок оставались на низком уровне, повысившись, однако, в относительном выражении по сравнению с 2011 годом (таблица 3.1). Объяснить это

можно главным образом изменением стратегии судоходных линий и обеспечением рыночной дисциплины, т.е. компании не стремились, как в 2011 году, увеличить долю рынка или объемы перевозок, концентрируя, скорее, усилия на повышении доходности. В 2011 году ставки оставались низкими, поскольку судоходные компании проводили демпинговую политику в борьбе за доли рынка и дополнительные объемы грузов. Пытаясь взять под контроль падение фрахтовых ставок, перевозчики в первом полугодии 2012 года в известной мере осуществляли рыночную власть, придерживаясь норм общего ценообразования, получивших название общего повышения ставок (ОПС). В результате, несмотря на в целом вялый спрос, после нескольких последовательных серий ОПС средние фрахтовые ставки на маршрутах Дальний Восток–Европа и на транстихоокеанских маршрутах выросли на 51%. Так, в июне 2012 года в расчете на СФЭ ставки на маршрутах из портов Дальнего Востока до западного побережья Соединенных Штатов

Диаграмма 3.2. Новый индекс "Контекс", 2008–2013 годы



Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе значений индекса "Контекс", публикуемых Гамбургской ассоциацией судовых брокеров. См. <http://www.vhss.de>.

Примечание: Новый индекс "Контекс" — индекс, отражающий ставки тайм-чартерного фрахтования контейнеровозов; рассчитывается как эквивалентный вес процентного изменения по шести оценкам "Контекс", включая суда грузоместимостью 1 100, 1 700, 2 500, 2 700, 3 500 и 4 250 ДФЭ.

достигли 2 600 долл. против 1 800 долл. в январе 2012 года. Аналогичным образом на маршрутах из портов Дальнего Востока в Северную Европу в расчете на один ДФЭ ставки подскочили с 750 долл. в январе 2012 года до пикового уровня 1 900 долл. в июне того же года (BIMCO, 2013). Тем не менее во втором полугодии коллективный настрой в отрасли пропал, поскольку при положительных значениях операционной прибыли некоторые перевозчики в стремлении захватить рынок вернулись к практике ценовой конкуренции и снижения ставок (Alphaliner, 2013). В результате на маршрутах до портов Северной Европы ставки упали в ноябре 2012 года до 1 000 долл. за ДФЭ, поскольку спрос продолжал снижаться (BIMCO, 2013).

В условиях в целом низких фрахтовых ставок в 2012 году доходы перевозчиков были на уровне или даже ниже эксплуатационных издержек, особенно в ситуации, когда цены на бункерное топливо оставались одновременно и высокими, и неустойчивыми. При значительных колебаниях цен топливные издержки составляли в среднем в 2012 году 640 долл. за тонну, увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 4%¹. Такое повышение может частично переноситься на клиентов через бункерные надбавки и лишь дополнительно усиливает давление в условиях растущих в целом эксплуатационных резервов и низкой доходности.

С учетом этого перевозчики попытались использовать для выправления ситуации различные стратегии: постановку судов на прикол², переход на режим пониженных или сверхнизких скоростей³, перенос сроков сдачи в эксплуатацию новых судов, повышение надбавок и сокращение предлагаемых услуг, ограничение провозной способности на основных маршрутах и сдачу судов на слом⁴.

Несмотря на это, 2012 год снова стал для перевозчиков контейнерных грузов годом отрицательных значений операционной прибыли, хотя и при некотором улучшении по сравнению с 2011 годом. Проведенное недавно обследование⁵ показало, что из 30 крупнейших перевозчиков, публикующих информацию о финансовых результатах, по отчетам 21 компании их операционные убытки в 2012 году составили в общей сложности 239 млн. долл., при этом положительных результатов добились лишь семь перевозчиков. Хотя прибыль зафиксировали лишь треть из этих 21 компании, общий итог рассматривается в качестве улучшения по

сравнению с совокупными операционными убытками в размере почти 6 млрд. долл., которые эти же 21 компания заявили в 2011 году⁶.

С другой стороны, поставщики тоннажа, переводя эксплуатацию своих судов на подрядную основу, в первую очередь страдали от низкого спроса и избыточной провозной способности, о чем наглядно свидетельствуют низкие тайм-чартерные ставки (см. таблицу 3.2). Динамика нового индекса ("Контекст")⁷ (диаграмма 3.2) показывает, что восстановление уровня чартерных ставок на контейнеровозы не состоялось. Средние чартерные ставки оставались на низком уровне, и результаты 2012 года оказались удручающими для владельцев чартеров (второй год подряд). Поскольку две трети среднего показателя тоннажа, поставленного на прикол, приходилось на чартерный тоннаж – перевозчики использовали собственные суда, – то очевидно, что сильнее всего пострадал при этом чартерный рынок⁸. Сильнее всего в 2012 году снизились ставки на суда более крупных размеров, в случае которых падение по сравнению с предыдущим годом составило 34–48% (таблица 3.2).

В целом одним из главных факторов, ставящих под угрозу фрахтовые ставки в секторе контейнерных морских перевозок, является и будет оставаться избыточная провозная способность, образовавшаяся в результате резкого сокращения объемов перевозок после финансово-экономического кризиса 2008 года. Избыток крупных судов (емкостью свыше 8 000 ДФЭ) вызывает каскадный эффект (с перераспределением судов на различных маршрутах) и обуславливает давление на рынок чартерного тоннажа и неустойчивость фрахтовых ставок. Переключение менее крупных контейнеровозов с магистральных маршрутов с падающим спросом на неосновные маршруты с быстро увеличивающимися объемами перевозок играло решающую роль в решении проблем, связанных с вводом в эксплуатацию значительного числа новых более крупных судов⁹. Эта мера также помогала не допускать накопление избыточного тоннажа судов на магистральных маршрутах с низкими объемами перевозок (см. главу 2).

Согласно опубликованным в июне 2013 года данным, общемировой объем контейнерных перевозок в указанном году должен вырасти на 5%, а мировое предложение контейнеров – на 6% (Clarkson Research Services, 2013c). В первом полугодии 2013 года перевозчики предприняли ряд попыток повысить ставки, проведя на ряде

Таблица 3.2. Тайм-чартерные ставки на контейнеровозы (в долларах за одно 14-тонное грузовое место в день)

Типы судов и скорость хода (ДФЭ)	Среднегодовые значения												Изменение в процентах 2012/2011
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012		
Суда без подъемных устройств													
200–299 (минимум 14 узлов)	16,9	19,6	25,0	31,7	26,7	27,2	26,0	12,5	12,4	12,4	12,6	1,4	
300–500 (минимум 15 узлов)	15,1	17,5	21,7	28,3	21,7	22,3	20,0	8,8	9,9	12,8	10,0	-21,9	
Суда с подъемными устройствами/без подъемных устройств													
2 000–2 299 (минимум 22 узла)	4,9	9,8	13,8	16,4	10,5	11,7	10,0	2,7	4,8	6,3	3,3	-47,5	
2 300–3 400 (минимум 22,5 узла)	6,0	9,3	13,2	13,0	10,2	10,7	10,7	4,9	4,7	6,2			
Суда с подъемными устройствами													
200–299 (минимум 14 узлов)	17,0	18,9	27,0	35,4	28,0	29,8	32,1	16,7	18,3	22,1	18,1	-18,1	
300–500 (минимум 15 узлов)	13,4	15,6	22,2	28,8	22,0	21,3	21,4	9,8	11,7	15,4	13,5	-12,3	
600–799 (минимум 17-19 узла)	9,3	12,3	19,6	23,7	16,6	16,1	15,6	6,6	8,4	11,2	7,7	-31,3	
700–999 (минимум 18 узлов)	9,1	12,1	18,4	22,0	16,7	16,9	15,4	6,0	8,5	11,5	7,6	-34,0	
1 000–1 299 (минимум 19 узлов)	6,9	11,6	19,1	22,6	14,3	13,7	12,2	4,0	5,9	8,7	5,7	-34,8	
1 600–1 999 (минимум 20 узлов)	5,7	10,0	16,1	15,8	11,8	12,8	10,8	3,5	5,0	6,8	3,9	-42,2	

Типы судов и скорость хода (ДФЭ)	Среднемесячные значения в 2012 году												Среднемесячные значения в 2013 году					
	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Новб.	Дек.	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь
Суда без подъемных устройств																		
200–299 (минимум 14 узлов)	13,1	11,7	11,7	12,4	13,6	12,4	12,3	12,6	14,6	11,9	12,6	12,9	12,1	13,4	10,0	12,6	13,3	13,1
300–500 (минимум 15 узлов)	9,8	10,0	9,6	10,6	9,8	9,7	9,8	9,8	9,6	10,4	9,4	10,0	10,2	10,5	10,7	10,5	11,3	11,3
Суда с подъемными устройствами/без подъемных устройств																		
2 000–2 299 (минимум 22 узла)	3,4	3,3	3,4	3,4	3,4	3,5	3,3	3,2	3,2	3,1	3,2	3,1	3,2	3,0	3,1	3,3	3,3	3,4
Суда с подъемными устройствами																		
200–299 (минимум 14 узлов)	15,3	19,0	13,8	13,8	20,2	19,3	18,6	19,0	19,0	19,3	20,2	20,2	20,2	20,6	19,7	19,7	23,4	23,4
300–500 (минимум 15 узлов)	12,3	15,2	13,1	13,0	12,7	14,5	12,6	11,4	13,3	13,1	15,8	15,4	13,8	13,8	14,0	14,2	14,1	16,5
600–799 (минимум 17-19 узла)	7,4	7,4	7,2	7,9	7,9	8,1	7,4	7,6	7,8	7,7	7,7	7,8	8,0	7,4	7,4	9,0	9,0	10,0
700–999 (минимум 18 узлов)	7,7	7,8	7,1	7,6	7,6	7,0	7,0	7,2	7,6	8,3	7,7	8,8	8,1	8,6	8,4	9,1	9,0	8,5
1 000–1 299 (минимум 19 узлов)	6,3	5,5	5,6	5,6	5,7	6,1	5,8	5,6	5,7	5,7	5,6	5,0	5,3	5,7	5,8	6,0	6,2	6,4
1 600–1 999 (минимум 20 узлов)	4,1	3,9	3,9	3,8	4,0	4,1	3,9	4,1	3,6	3,7	3,6	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	4,2

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных различных выпусков журнала Shipping Statistics and Market Review за 2002–2013 годы, публикуемого Институтом экономики и логистики морского транспорта, Бремен, Германия. См. также www.isi.org.

Таблица 3.3. Индекс "Болтик эксчейндж"

	2008	2009	2010	2011	2012	Изменение в процентах (2012/2011)	2013 (оценка)
Индекс для танкеров для перевозки темных нефтепродуктов	1 510	581	896	782	719	-8	638
Индекс для танкеров для перевозки светлых нефтепродуктов	1 155	485	732	721	641	-11	649

Источник: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Network – Timeseries, 2013.

маршрутов серию ОПС. В результате к 4 июля 2013 года спотовые ставки на морскую перевозку контейнерных грузов на маршруте Азия–Европа возросли на 165%, когда вступили в силу ОПС, проведенные поставщиками 1 июля. Базовая ставка на маршруте Шанхай–Роттердам повысилась до 2 622 долл. за СФЭ с 990 долл. неделей ранее. На маршрутах из азиатских портов до западного побережья Соединенных Штатов ставки возросли на 269 долл., составив 2 114 долл. за СФЭ. На маршрутах из Азии до восточного побережья Соединенных Штатов повышение составило 377 долл., соответственно до 3 361 долл. за СФЭ. Хотя ОПС является лишь временным решением, позволяющим поддержать относительный уровень доходности, при обеспечении долговременной стабильности рынка судоходные компании смогут решать проблемы, связанные с основными фундаментальными рыночными факторами и корректировать размеры провозной способности с учетом спроса.

Еще одним важным шагом, предпринятым перевозчиками в 2013 году в создавшихся сложных обстоятельствах, является формирование оперативного альянса "Сеть ПЗ" тремя крупнейшими в мире компаниями контейнерных перевозок: "Маерск лайн", "Медитеррениан шиппинг компани" (МСК) и (КМА-КГМ). Данное соглашение, вступающее в действие во втором квартале 2014 года, позволит линейным перевозчикам удерживать под контролем избыток провозной способности и понизить степень неустойчивости ставок. Для этого им потребуется объединить флот судов в размере 15% от мировой провозной способности на трех магистральных маршрутах перевозок (Азия–Европа и транстихоокеанские и трансатлантические маршруты), задействовав на первом этапе 255 судов (емкостью 2,6 млн. ДФЭ). 42% тоннажа альянса обеспечит "Маерск лайн", включая новые суда этой компании класса "Triple E", входящие в число крупнейших контейнеровозов мира, 34% – МСК и 24% – КМА-КГМ (Financial Times, 2013а). По мнению

ряда специалистов, инициатива создания сети ПЗ для обслуживания маршрутов Восток–Запад является позитивным моментом для отрасли линейных морских перевозок в целом, позволяя понизить уровень издержек и стабилизировать рынок. Эти же специалисты не видят ущерба для конкуренции, поскольку более 15 перевозчиков будут по-прежнему работать независимо и конкурировать на большинстве маршрутов, включая эксплуатируемые членами альянса ПЗ (Drewry Container Insight, 2013).

Заключение

В ближайшем будущем, как ожидается, ввиду по-прежнему сложной ситуации в мировой экономике в секторе сохранятся те же проблемы низкого спроса, особенно в Европе, и этот фактор будет продолжать сказываться на уровне тарифов на контейнерные перевозки, по крайней мере в 2013 году. Положение осложняется наличием избыточной провозной способности, особенно в связи с эксплуатацией более крупных судов на маршрутах, где стало меньше грузов, в то время как основной рост грузопотоков происходит на немагистральных маршрутах, где нужны суда меньших размеров. Таким образом, сохраняется одна из главных проблем: как увязать резкое увеличение предложения очень крупных судов с ростом объемов перевозок, обусловленным спросом на суда малых и средних размеров.

Вместе с тем в среднесрочном плане увеличение предложения замедлится в результате сокращения числа размещенных заказов на постройку судов и трудностей, связанных с финансированием постройки новых судов. Под влиянием этих изменений возможно сокроится разрыв между избытком нового тоннажа и низким спросом, что приведет к повышению ставок тарифов в секторе контейнерных перевозок (Clarkson Research Services, 2013d). Аналогичным образом на динамику этих ставок будут влиять изменения в мировой экономике, торговле и секторе морских перевозок.

Таблица 3.4. Общий обзор рынка танкерного тоннажа: спотовые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов, 2012–2013 годы (шкала "Уорлдскейл")

Тип судна	Маршруты	2010	2011	2012												Изменение в процентах дек. 2012/дек. 2011	2013				
		дек.	дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Янв.	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.		Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май
ОКНТ/СКНТ (200 000 и более т дедвейта)																					
	Персидский залив – Япония	61	59	67	52	59	63	63	44	36	35	38	37	41	48	-18,6	43	33	34	33	38
	Персидский залив – Республика Корея	56	56	61	51	58	58	55	41	33	34	38	35	40	46	-17,9	41	31	33	31	36
	Персидский залив – Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки	36	37	40	34	35	42	39	30	24	23	25	23	27	28	-24,3	26	17	18	17	22
	Персидский залив – Европа	57	59	..	52	40	44	39	29	25	24	..	22	30	26	-55,9	41	20	17	18	19
	Западная Африка – Китай	..	58	61	55	59	62	60	44	37	36	40	41	49	47	-19,0	43	34	36	37	37
"Суэцмакс" (100 000–160 000 т дедвейта)																					
	Западная Африка – Северо-Западная Европа	118	86	91	77	87	68	81	70	65	57	56	59	58	70	-18,6	62	57	59	62	53
	Западная Африка – Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки	103	83	85	75	84	65	81	66	63	56	55	57	56	65	-21,7	59	52	57	57	53
	Средиземноморс. басс. – Средиземноморс. басс.	113	86	98	86	84	73	93	85	69	64	56	62	66	67	-22,1	70	66	73	67	62
"Афрамакс" (70 000–100 000 т дедвейта)																					
	Северо-Западная Европа – Северо-Западная Европа	162	122	111	93	95	99	98	94	89	87	84	89	82	93	-23,8	88	87	94	94	80
	Северо-Западная Европа – Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки	120	..	119	99	..	..	99	..	..	..	..	..	75	80	..	..	85	..	..	..
	Кабирский бассейн – Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки	146	112	118	129	112	131	115	105	94	94	89	91	110	91	-18,8	84	96	102	87	110
	Средиземноморс. басс. – Средиземноморс. басс.	138	130	105	82	104	94	87	100	95	82	76	78	79	85	-34,6	82	85	86	84	71
	Средиземноморс. басс. – Северо-Западная Европа	133	118	97	82	105	91	85	92	100	81	75	77	77	80	-32,2	84	86	90	79	68
	Индонезия – Восточная Азия	111	104	100	90	60	85	82	86	43	90	98	94	92	90	-13,5	83	74	68	72	68
"Панамакс" (40 000–70 000 т дедвейта)																					
	Средиземноморс. басс. – Средиземноморс. басс.	168	153	147	157	147	140	125	120	120	..	116	..	154	168	9,8	135	145	115	12	125
	Средиземноморский бассейн – Карибский бассейн/восточное побережье Северной Америки	146	121	124	121	118	127	137	127	105	111	114	134	126	160	32,2	98	100	104	111	100
	Карибский бассейн – восточное побережье Северной Америки/Мексиканский залив	200	133	113	148	145	131	151	141	102	..	118	105	130	156	17,3	115	133	138	113	118
Все виды танкеров для светлых нефтепродуктов																					
	70 000–80 000 т двт Персидский залив – Япония	125	105	100	86	84	91	88	91	99	104	96	107	122	116	10,5	88	81	93	96	80
	50 000–60 000 т двт Персидский залив – Япония	128	119	107	101	100	117	114	105	125	120	116	114	133	144	21,0	109	97	124	120	97
	35 000–50 000 т двт Карибский бассейн – восточное побережье Северной Америки/Мексиканский залив	158	155	150	165	152	155	123	..	100	108	105	117	164	162	4,5	120	126	60	120	132
	25 000–35 000 т двт Сингапур – Восточная Азия	193	..	..	150	155	183	223	..	170	..	190	205	215	220	..	199	185	199	191	175

Источник: Данные секретариата ЮНКТАД, основанные на информации из различных выпусков Drewry Shipping Insight.

Примечание: Приведенные цифры индексируются по ставкам рейсового фрахтования за тонну груза для танкера дедвейтом 75 000 тонн. В качестве базы берется отметка 100 шкалы "Уорлдскейл".

2. Фрахтовые ставки на танкерный тоннаж

На рынке танкерного флота, которым осуществляются перевозки сырой нефти, нефтепродуктов (как светлых, так и темных)¹⁰ и химических продуктов, в 2012 году наблюдалась столь же непростая конъюнктура. В указанном году в секторе наблюдались и всплески, и падения, причем неустойчивая динамика отмечалась по многим категориям судов, а также во всей отрасли в целом, правда, вероятно, чуть в меньшей

степени, чем в 2011 году. Среднее значение танкерного индекса "Болтик эксчейндж" для темных нефтепродуктов за весь 2012 год упало до 719 (что на 8% ниже среднегодового уровня 2011 года), а среднее значение танкерного индекса "Болтик эксчейндж" для светлых нефтепродуктов не достигало 700 (на 11% ниже среднегодового показателя 2011 года)¹¹. Как видно из таблицы 3.3, эти тенденции отражают плохую конъюнктуру, имевшую место на рынке фрахтования нефтеналивных танкеров на протяжении нескольких лет подряд.

На ситуации в секторе сказалось сочетание факторов, обусловивших общий низкий уровень фрахтовых ставок: вялый спрос, низкие темпы роста импорта, изменение структуры спроса на танкерный тоннаж, технический прогресс (например, сланцевая революция в Соединенных Штатах), высокие цены на нефть и высокие уровни избыточного тоннажа и провозной способности.

Фрахтовые ставки и доходы на различных рынках танкерного тоннажа

В таблице 3.4 приводятся средние значения спотовых фрахтовых ставок по унифицированной шкале "Уорлдскейл", используемой для определения спотовых ставок на основных танкерных маршрутах на суда различных размеров. Эти данные свидетельствуют о том, что в целом ставки на танкеры для транспортировки темных продуктов падали на большинстве маршрутов в течение большей части года, за исключением короткого пикового периода последних трех месяцев 2012 года, когда в некоторых случаях регистрировались положительные ставки. Понижительное давление на уровень фрахтовых ставок оказывали факторы наличия значительного предложения тоннажа и снижения спроса на него. Несмотря на уменьшение числа судов, сданных в эксплуатацию в 2012 году, провозная способность флота по-прежнему оставалась более чем достаточной, и ввод в действие новых танкеров для перевозки темных нефтепродуктов, в результате которого провозная способность флота увеличилась на 5%, лишь усугублял остроту проблемы (ОРЕС, 2013).

Если говорить о спросе, то на большую часть рынка танкерного тоннажа обрушились последствия вялой общемировой экономической конъюнктуры и низкой активности крупных потребителей нефти, в частности, стран ОЭСР. В числе других факторов следует назвать менее высокие темпы экономического роста в Китае и изменение энергетической стратегии Соединенных Штатов, которые являются крупнейшим потребителем нефти в мире. Соединенные Штаты начали расширять собственную добычу нефти и соответственно сокращать свой импорт (Barry Rogliano Salles, 2013).

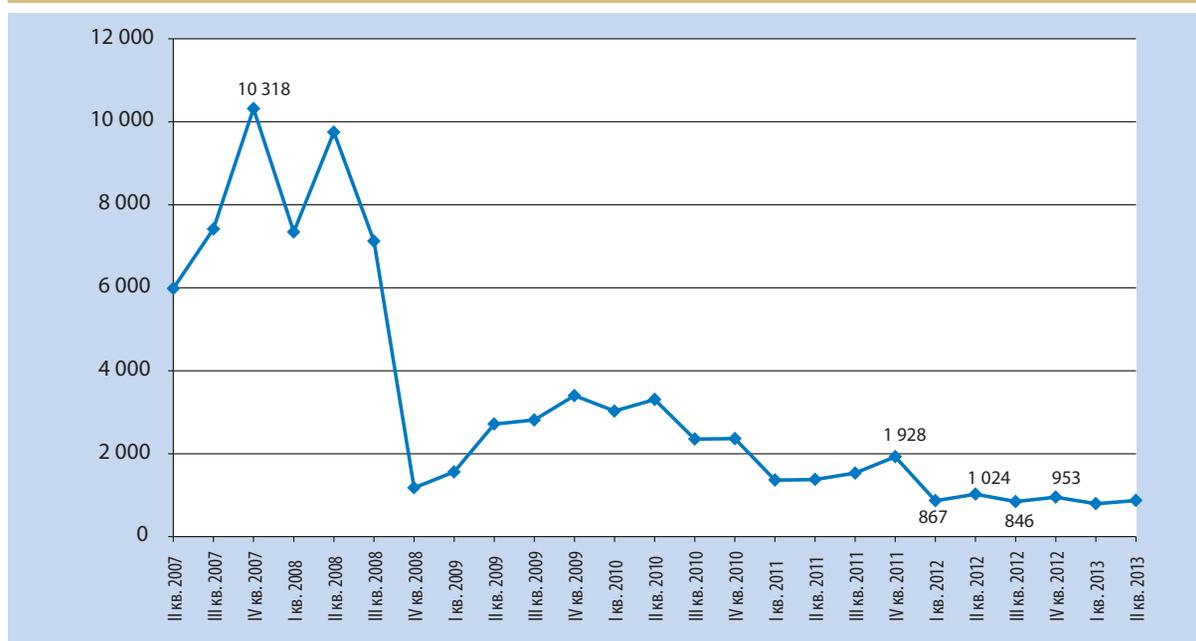
Ситуация на рынках ОКНТ и танкеров класса "суэцмакс" несколько улучшилась в начале года, главным образом когда Саудовская Аравия увеличила объемы добычи и импортеры начали накапливать запасы в преддверии ожидаемого

введения эмбарго на иранскую нефть. Однако как только спрос на тоннаж начал снижаться, а конъюнктура – ухудшаться, фрахтовые ставки опять полетели вниз (Danish Ship Finance, 2013).

Несмотря на отмеченную понижательную тенденцию, суточные доходы в сегменте нефтеналивных танкеров в 2012 году выросли в среднем на 12% с 17 600 долл. в день до 19 700 долл. в день. Это повышение захватило все сегменты рынка, кроме сектора танкеров класса "суэцмакс", пострадавшего от сокращения импорта Соединенных Штатов. Самое крупное повышение в 2012 году было зафиксировано в сегменте ОКНТ – с 17 000 долл. в день до 20 500 долл. в день (Danish Ship Finance, 2013). Однако этого едва хватало для покрытия эксплуатационных издержек, составлявших, по оценкам, порядка 11 000–12 000 долл., но отнюдь не для получения прибыли от вложений в новые суда. В ряде случаев стоимость заказанных судов превышала в 2008 году уровень 150 млн. долл. (Barry Rogliano Salles, 2013).

Для рынка судов класса "афрамакс" 2012 год оказался в целом нерадужным. Весь рынок оказался под воздействием ряда структурных и непредвиденных проблем. На различных рынках все больший размах приобретает тенденция к увеличению размеров судов, в результате чего появляются суда, которые по своей провозной способности превышают суда, используемые на соответствующих маршрутах в настоящее время, поскольку операторы стремятся добиться более значительного эффекта масштаба. Именно так танкеры "суэцмакс" отнимают часть рынка у судов класса "афрамакс", в частности, в Карибском бассейне и в Средиземном море (Clarkson Research Services, 2013e). К тому же особенно осложнилась ситуация на маршрутах между портами Средиземного моря, на которых ставки по шкале "Уорлдскейл" упали с отметки 130 в декабре 2011 года до 85 в декабре 2012 года. В значительной степени это объяснялось обострением конкурентной борьбы за партии грузов, когда суда ринулись в этот регион, чтобы воспользоваться увеличением добычи нефти в Ливии, и повышением фрахтовых ставок в конце 2011 года (см. главу 1). По имеющимся оценкам, в 2012 году средние доходы на спотовом рынке в случае судов "афрамакс" составляли 14 885 долл. в день против 13 528 долл. в 2011 году (Clarkson Research Services, 2013f). Эксплуатационные издержки современных судов этого класса колеблются в пределах 8 000–9 000 долл. в день.

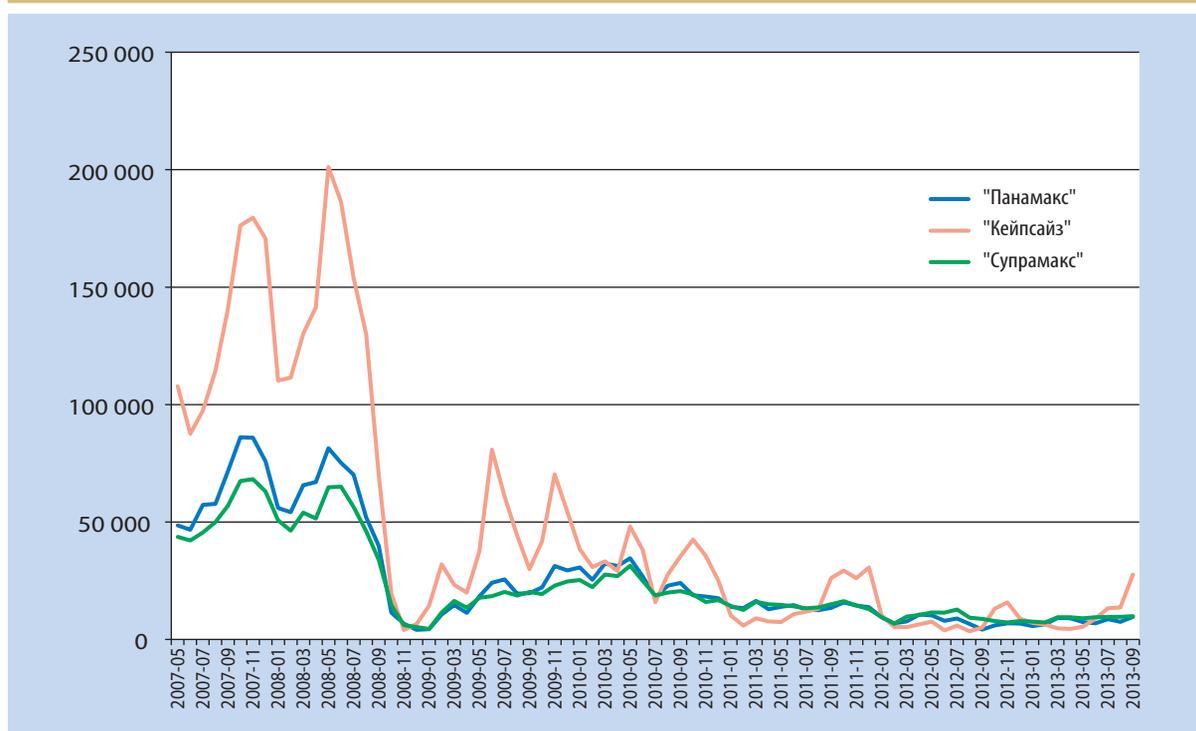
Диаграмма 3.3. Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа, 2007–2013 годы (базисный год индекса – 1985, 1 000 пунктов)



Источник: ЮНКТАД на основе данных, опубликованных лондонской компанией "Болтик эксчейндж".

Примечание: При расчете индекса учитываются 20 основных балкерных маршрутов на тайм-чартерной основе. Индекс охватывает балкеры классов "хэндисайз", "супрамакс", "панамакс" и "кейпсайз", которыми перевозятся такие товары, как уголь, железная руда и зерно.

Диаграмма 3.4. Динамика суточных доходов от балкеров, 2007–2013 годы (долл. в день)



Источник: ЮНКТАД на основе данных "Кларксон шиппинг интеллидженс нетуорк", цифры, опубликованные лондонской компанией "Болтик эксчейндж".

Примечание: "Супрамакс" – средняя по шести тайм-чартерным маршрутам; "панамакс" – средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам; "кейпсайз" – средняя по четырем тайм-чартерным маршрутам.

Динамика ставок фрахта нефтеналивных танкеров класса "панамакс" была несколько лучше, чем ожидалось, но фрахтовые ставки все же оставались на довольно низком уровне. Это, возможно, объяснялось сокращением общих объемов импорта сырой нефти Соединенными Штатами и переходом в сегмент более крупных судов, поскольку фрахтователи отдавали предпочтение последним в ущерб менее крупным танкерам "панамакс". Средняя спотовая ставка на танкер для перевозки темных нефтепродуктов класса "панамакс" повысилась с 10 535 долл. в 2011 году до 14 769 долл. в 2012 году (Clarkson Research Services, 2013f). В конечном счете ввиду зависимости флота нефтеналивных танкеров "панамакс" от объемов перевозок в направлении Соединенных Штатов, а также переориентации рынка нефтеналивных танкеров на более крупные суда, в среднесрочном плане танкеры "панамакс" будут выведены из эксплуатации в секторе перевозок сырой нефти (Clarkson Research Services, 2013f).

Нестабильной в рассматриваемом году была и конъюнктура в сегменте танкерного флота для транспортировки светлых нефтепродуктов. Средний уровень танкерного индекса "Балтик эксчейндж" для светлых нефтепродуктов понизился в 2012 году по сравнению с предыдущим годом на 11%. В условиях вялых темпов экономического роста низким был и спрос на нефтепродукты, усугубляя проблему значительного избыточного предложения судов. Положение дополнительно осложнялось высокими ценами на бункерное топливо. В условиях увеличения провозной способности флота для перевозки светлых нефтепродуктов на 2% (ОПЕС, 2013), а скорректированного с учетом расстояний спроса – на 0,7%¹³, предложение и спрос оставались несбалансированными и в 2012 году. Вместе с тем было отмечено несколько пиковых периодов спроса, которые объяснялись главным образом фрахтовыми операциями азиатских стран в Персидском заливе.

Общее снижение фрахтовых ставок на танкерный тоннаж побуждает судовладельцев значительно сокращать эксплуатационные издержки и, в частности, потребление бункерного топлива. В 2012 году дальнейшее развитие получила и отмеченная в 2011 году тенденция к максимальному повышению эффективности флота, эксплуатации судов на пониженных скоростях, сдаче судов на слом и постановке некоторых судов на прикол.

В период после глобального финансово-экономического кризиса 2008 года наблюдаются изменения на танкерном рынке и в динамике фрахтовых ставок на танкерный тоннаж. В период бума танкерный рынок уверенно развивался под воздействием высокого импортного спроса в Североатлантическом и Азиатском регионах, при этом провозная способность флота оставалась под контролем и уровень фрахтовых ставок был довольно высок. Затем рынок стал сползать в рецессию; средний уровень фрахтовых ставок на большинство категорий судов и на большинстве маршрутов понизился, в том числе на восточном и западном направлениях. Положение осложнялось высокими ценами на нефть, которые также сказывались на поведении потребителей, а влияние экологических факторов и технический прогресс способствовали повышению энергоэффективности и снижению спроса на нефтепродукты (Clarkson Research Services, 2013e).

В результате доходы судовладельцев упали и некоторые из них оказались на грани дефолта или банкротства. Например, специализирующиеся на перевозке сырой нефти компании Соединенных Штатов "Дженерал меритайм корпорейшн"¹² (Bloomberg, 2013a) и "Оверсиз шипхолдинг" (Bloomberg, 2013b) подали в 2011 году заявления о защите от кредиторов согласно законодательству о банкротстве, поскольку, взяв крупные кредиты для финансирования расширения флота, они столкнулись с проблемами обвального падения фрахтовых ставок и накопления избыточного тоннажа мирового флота.

Список проблемных компаний танкерных перевозок может пополниться новыми именами, и возможны новые банкротства, поскольку значительное число тайм-чартерных договоров, подписанных в период бума в начале 2008 года, предусматривали срок действия до конца 2013 года. О новых банкротствах заговорили после недавно проведенного газетой "Ллойдз лист" опроса, в ходе которого выяснилось, что по ожиданиям 33% респондентов в сложной ситуации в 2013 году окажется более четырех зарегистрированных на бирже танкерных компаний (Lloyd's List, 2013a). Судовладельцы, подписавшие в начале 2008 года долгосрочные чартерные договоры, на протяжении пяти лет отфрахтовывали свои суда по высоким тайм-чартерным ставкам, однако положение вскоре изменится. Ставки фрахта современного ОКНТ дедвейтом 310 000 т уменьшились вдвое с уровня 62 500 долл. в день в августе 2008 года до 31 000 долл. в день в декабре 2012 года. За тот

же период ставки фрахтования судов классов "суэцмакс" и "афрамакс" снизились на 40%, а цены пятилетних контрактов на танкеры-продуктово-средних размеров упали на треть (Lloyd's List, 2013b).

Заключение

В 2014 и 2015 годах фрахтовые ставки на танкерный тоннаж должны несколько повыситься, поскольку спрос на грузы и предложение тоннажа становятся более сбалансированными. Однако в долгосрочном плане на конъюнктуру рынка танкерных перевозок, возможно, будет влиять ряд факторов, связанных главным образом со спросом на нефть, ее добычей и подвижками в отрасли. Эти факторы перечислены ниже:

- на глобальном рынке нефти происходят изменения структуры потребления, поскольку в большинстве стран ОЭСР и многих развивающихся странах принимаются программы повышения эффективности и обеспечения экологически чистых перевозок;
- по имеющимся прогнозам, Соединенные Штаты, являющиеся крупным потребителем нефти, к 2020 году выйдут на первое место в мире в качестве ее производителя;
- происходит перебазирование нефтеперерабатывающих мощностей с запада на восток, при этом нефтеперерабатывающие предприятия в Соединенных Штатах и Европе закрываются, а в Индии, Китае и на Ближнем Востоке расширяются;
- открываются арктические маршруты (северо-западный и северо-восточный проходы); расширяется Панамский канал, который, как ожидают, откроется для прохода танкеров класса "суэцмакс" в 2015 году (Barry Rogliano Salles, 2013)¹⁴;
- новые меры по повышению энергоэффективности, которые введены ИМО и вступают в силу в начале 2013 года, направлены на снижение энергопотребления судов и расширение использования менее вредных для окружающей среды видов топлива¹⁵.

Эти изменения в сочетании с развитием флота будут влиять на конъюнктуру рынка танкерного тоннажа, уровень фрахтовых ставок и степень их неустойчивости¹⁶.

3. Фрахтовые ставки на балкерный тоннаж

Как и другие рынки морских перевозок, балкерный рынок, на котором, как правило, выделяют основные (железная руда, уголь, зерно, бокситы/глинозем и фосфоритная порода) и неосновные массовые грузы (сельскохозяйственная продукция, минеральное сырье, цемент, лесоматериалы и стальная продукция), также пострадал от большой избыточной провозной способности и низких темпов экономического роста, вследствие чего сохранялись низкие фрахтовые и чартерные ставки (Clarkson Research Services, 2013e; Barry Rogliano Salles, 2013; Danish Ship Finance, 2013). В результате доходы во всех сегментах флота продолжали падать. В целом, средний размер суточного дохода от балкера понизился в 2012 году по сравнению с 2011 годом на 41%, составив 6 579 долл. (Clarkson Research Services, 2013e).

Как показано на диаграмме 3.3, Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа открыл 2012 год внезапным падением – после недолговечного среднего всплеска до уровня 1 928 пунктов в четвертом квартале 2011 года – до 867 пунктов в первом квартале 2012 года. К третьему кварталу 2012 года индекс выровнялся на самом низком с 1998 года уровне, приблизившись к отметке рекордного падения 1986 года. В среднем за 2012 год Балтийский фрахтовый индекс сухогрузного тоннажа составил 923 пункта, понизившись по сравнению со среднегодовым уровнем 2011 года примерно на 40%.

С учетом этих низких ставок большинство судов, особенно более крупных размеров, эксплуатировались на уровне ниже операционных издержек. На диаграмме 3.4 приведены примеры суточных доходов судов трех различных классов: "кейпсайз", "супрамакс" и "панамакс". Приведенные данные однозначно свидетельствуют о том, что сильнее всего в этом тяжелом и нестабильном году пострадал сектор судов класса "кейпсайз".

Рынок судов класса "кейпсайз"

Наибольший прирост числа новых судов, сданных в эксплуатацию в 2012 году, был зарегистрирован на рынке судов класса

"кейпсайз", где за год было спущено на воду 280 судов этого класса (Barry Rogliano Salles, 2013), что усилило давление предложения на рынок и обусловило низкий уровень доходов. При увеличении флота судов "кейпсайз" в 2012 году на 12% (правда, меньшего по сравнению с увеличением на 19% в 2011 году) (Clarkson Research Services, 2013e) прирост флота в этом секторе более чем вдвое превышал рост объемов перевозок железной руды, осуществляемыми в значительной мере судами этого класса. Ввиду такого дисбаланса на рынке средние суточные доходы от судов класса "кейпсайз" составили в 2012 году 8 356 долл., что означает снижение по сравнению с предыдущим годом на 54%. Лишь в четвертом квартале 2012 года был зафиксирован кратковременный рост ставок, когда в среднем доходы превысили уровень 10 000 долл. в день, достигнув в октябре пиковой отметки 22 000 долл. благодаря более значительному повышению китайского импортного спроса на железную руду (Clarkson Research Services, 2013e).

В среднем тайм-чартерные ставки на суда этого класса в 2012 году также были ниже, причем их общее снижение наблюдалось на протяжении всего года. По состоянию на начало 2012 года годовая тайм-чартерная ставка на суда дедвейтом 170 000 т составляла 17 562 долл. в день, однако к концу декабря указанного года она упала до 11 750 долл. в день; такое падение выглядит катастрофическим по сравнению с рекордным средним уровнем доходов в размере 161 600 долл. в день, зарегистрированным в октябре 2007 года (Clarkson Research Services, 2013a).

Рынок судов класса "панамакс"

С увеличением задействованной провозной способности флота "панамакс" на 13% избыточное предложение по-прежнему оказывало существенное влияние на конъюнктуру этого рынка, несмотря на расширение перевозок паровичного угля, объемы которых возросли в 2012 году на 12%.

В условиях снижения в 2012 году средних суточных доходов на 49% до уровня всего лишь 5 838 долл. судовладельцы эксплуатировали суда при показателях доходности, не достигающих среднего уровня, необходимого для покрытия базовых издержек.

Тайм-чартерные ставки на суда класса "панамакс" также были подвержены значительному понижательному давлению, при этом годовая тайм-чартерная ставка на балкер дедвейтом 75 000 т упала с низкого среднего уровня 11 100 долл. в день в начале 2012 года до 7 750 долл. в день к концу декабря 2012 года против в среднем 79 375 долл. в день в октябре 2007 года (Clarkson Research Services, 2013a).

Рынки судов "хэнди"

"Супрамакс"

На конъюнктуру рынков судов класса "супрамакс" в 2012 году влияло совокупное воздействие факторов дополнительного давления предложения и замедления темпов роста объемов перевозок неосновных массовых грузов. Среднесуточный доход от судна класса "супрамакс" составил 8 857 долл. в день, снизившись за год на 36%. Хотя доходы от судов этого класса в 2012 году по-прежнему превышали базовый уровень, требующийся для покрытия эксплуатационных расходов, прибыль судовладельцев постоянно оказывалась под угрозой. В первом полугодии 2012 года доходы в среднем были на 20% выше, чем во втором полугодии, поскольку свою роль сыграло дальнейшее быстрое увеличение провозной способности при некотором улучшении положения в динамике грузопотоков в некоторых товарных сегментах.

Средний уровень годовых тайм-чартерных ставок оставался низким – порядка 8 750 долл. в день в декабре 2012 года – против 11 250 долл. в январе 2012 года.

Суда класса "хэндисайз"

Несмотря на замедление темпов расширения флота судов класса "хэндисайз", – всего на 1% в 2012 году по сравнению с активным спуском на воду судов в предыдущие годы – снижение темпов роста объемов перевозок неосновных массовых грузов сыграло свою роль в дальнейшем понижении в 2012 году фрахтовых ставок на суда этого класса.

В начале года годовые тайм-чартерные ставки на суда дедвейтом 30 000 т были уже на довольно низком уровне 9 750 долл. в день. Медленно, но верно ставки снижались на протяжении всего 2012 года и к концу декабря составили 7 250 долл.

в день. Однако в Атлантическом бассейне ставки были значительно выше, чем на тихоокеанских маршрутах. В Атлантике ставки на суда класса "супрамакс" были на уровне около 9 900 долл. (16 500 долл. в 2011 году) по сравнению с 7 900 долл. на тихоокеанских маршрутах (11 300 долл. в 2011 году). Ставки на суда класса "хэндисайз" составляли соответственно около 8 600 долл. и 7 000 долларов. Эти колебания можно объяснить нестабильностью спроса, вызывавшейся, в частности, падением объемов перевозок индийской железной руды, которые в значительной степени осуществлялись судами классов "супрамакс" и "хэндисайз", а также спуском на воду большого числа новых судов со стапелей азиатских верфей, что продолжало серьезно осложнять ситуацию в области предложения.

В целом и подобно ситуации в других сегментах рынков морских перевозок, продолжающееся ухудшение конъюнктуры рынка балкерных перевозок вынуждало судовладельцев прибегать к таким радикальным мерам, как введение программ сдачи судов на слом, отсрочка сдачи в эксплуатацию новых судов, эксплуатация судов в режиме пониженных скоростей, постанова судов на прикол и реализация программ повышения топливной эффективности в интересах снижения издержек и удержания размеров долга на низком уровне.

Тем не менее с учетом колоссальных убытков, которые несут участники рынка, ряду судовладельцев не удалось удержаться на плаву, и они вынуждены были начать процедуру банкротства. Например, недавно это сделала компания "Иксел меритайм керриерз лимитед", поскольку она больше не могла обслуживать свой долг. Разорились также старейшая судоходная компания Соединенного Королевства "Стивенсон Кларк шиппинг" и итальянская компания "Деиулемар шиппинг" (Reuters, 2013).

Заключение

В краткосрочном плане на рынке балкерных морских перевозок, по всей вероятности, сохранится сложная ситуация. Ввиду этого одним из ключевых факторов, компенсирующих избыток предложения на этом рынке, будет по-прежнему выступать динамика роста китайского спроса на импортируемые сухие массовые грузы. Вместе с тем в будущем замедление темпов сдачи в эксплуатацию новых судов и устойчивые темпы отправки судов на слом должны способствовать

обеспечению более сбалансированного состояния балкерного рынка.

В. ПОСЛЕДНИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ В СЕКТОРЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК: ПОВЫШЕНИЕ РОЛИ ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

В настоящем разделе представлен краткий обзор последних тенденций в секторе финансирования морских перевозок, в рамках которого особое внимание уделяется прямым инвестициям и повышению их роли после глобального финансово-экономического краха 2008 года.

На протяжении последних нескольких лет недавно пришедшие в этот сектор фонды прямых инвестиций демонстрируют растущий интерес и набирают темп, восполняя дефицит традиционного банковского финансирования. В период 2011–2012 годов фонды прямых инвестиций финансировали не менее 22 сделок в отрасли судоходства на общую сумму свыше 6,4 млрд. долл. (Maritime Briefing, 2013). Этот новый источник капитала высоко оценивается отраслью, которая с начала финансово-экономического кризиса столкнулась с ужесточением условий на кредитном рынке и низкими чартерными ставками и несет крупные убытки.

1. Рынок финансирования сектора судоходства до и после 2008 года

До 2008 года мобилизовать финансирование в этом секторе было не слишком сложно, поскольку отрасль переживала период устойчивого роста при высоких по историческим меркам уровнях фрахтовых ставок. Многие судоходные компании расширились и размещали долгосрочные заказы на постройку большого числа новых судов. В период 2003–2008 годов отмечался бум на рынке постройки новых судов – сумма заказов достигла 800 млрд. долл., причем половина заказов была размещена в 2007–2008 годах, когда цены на суда взлетели до максимальных уровней (Stopford, 2010). Было нетрудно получить банковский кредит в размере до 80% от стоимости нового судна, что позволяет достаточно точно определить их стоимость. Большая часть новых судов должна была быть спущена на воду в течение нескольких лет после финансового кризиса 2008 года (PIMCO, 2012).

Однако в результате глобальной рецессии, вызванной финансово-экономическим кризисом, события стали развиваться совершенно по-иному. После 2008 года в результате низких темпов роста глобального спроса на товары, с одной стороны, и поступления на рынок судов новой постройки – с другой, на большинстве рынков произошло обрушение чартерных ставок. За этим последовало и обвальное падение стоимости судов, и отрасль морских перевозок попала в полосу убытков, невозврата кредитов и банкротств. К тому же нужно было искать средства для финансирования постройки новых судов по размещенным контрактам, которые не удавалось переуступить или аннулировать (Maritime Briefing, 2013).

В свою очередь с трудностями столкнулся и банковский сектор, которому приходилось решать проблемы неплатежей и уменьшившейся стоимости обеспечения по предоставленным кредитам. Однако в условиях, когда цены на суда упали до уровней ниже непогашенного долга, банки предпочитали давать отсрочки погашения и реструктурировать кредиты, с тем чтобы не допускать списания просроченных кредитов и не доводить дело до принудительного обращения взыскания на суда. В настоящее время в судоходной отрасли накоплено долгов на сумму около 500 млрд. долларов. Более 90% этих обязательств принадлежат 40 крупнейшим банкам; доля крупнейших 12 банков превышает уровень 50%, при этом более 80% долга отрасли финансируется европейскими банками (PIMCO, 2012). Более крупные потери понесли немецкие банки, которые в значительной степени финансируют этот сектор. Например, "Нордбанк" объявил в 2012 году об увеличении резервов под обесценение кредитов в своем портфеле финансирования судов почти в три раза. В этой ситуации Федеральное управление по контролю за финансовыми учреждениями Германии (БАФИН) было вынуждено принять меры и более жестко контролировать позиции банков в судоходной отрасли в 2012 году (Maritime Briefing, 2013).

Стремясь защитить имеющиеся у них активы, традиционные банки в последние годы начинают ограничивать объемы финансирования в данной отрасли или уходят из нее. Так, десять крупнейших банков в секторе морских перевозок за период с 2008 года сократили объемы кредитования в этом секторе более чем на 50 млрд. долл. (PIMCO, 2012). Это дополнительно осложнило ситуацию на рынке и явилось фактором дальнейшего снижения цен на подержанные суда. Вместе с тем одновременно

с сокращением операций по финансированию деятельности в секторе морских перевозок многими традиционными европейскими банками, например, такими как "Нордбанк", "Коммерцбанк", "Сосьете женераль", "БНП-Париба", "Ройял банк оф Скотланд" и "Ллойдс бэнкинг груп", на рынок выходят другие, в основном неевропейские банки. Повышается активность банков Соединенных Штатов, таких как "Ситигруп" и "Бэнк оф Америка корпорейшн"¹⁷. Это, возможно, объясняется тем, что в сравнении с европейскими кредиторами деятельность банков в Соединенных Штатах в меньшей степени сдерживается издержками финансирования в долларах и влиянием новых нормативов "Базель III", о чем более подробно говорится ниже. Растет внимание к отрасли морских перевозок и со стороны австралийского Банка Сотрудничества и китайских банков.

В будущем и с учетом возникших трудностей банки, возможно, будут финансировать данный сектор не столь широко, как в прошлом. Ухудшение ситуации на рынке сказалось и на представлениях о судах как надежных активах, и кредиторы стали проявлять осторожность. Традиционные источники финансирования, возможно, останутся, однако их использование будет сопряжено с соблюдением более жестких требований (теперь при постройке новых судов банки дают кредиты в сумме до 60% от стоимости нового судна) и правил, в том числе рамочных положений "Базель III", что оборачивается новым бременем нормативного регулирования. Соглашение "Базель III" обяжет банки вводить новые капитальные нормативы и, как ожидается, постепенно войдет в силу в период 2013–2019 годов. Одним из главных его последствий станет значительное повышение капитальных нормативов в банковском секторе, что потенциально потребует от судовладельцев увеличения собственного капитала и повысит стоимость кредитования из традиционных источников финансирования (KPMG, 2012).

Повышение роли экспортно-импортных банков и учреждений по кредитованию экспорта

С уходом традиционных банковских кредитов в секторе возросла роль учреждений по кредитованию экспорта и экспортно-импортных банков. В интересах стимулирования развития сектора и деловой активности учреждения по кредитованию экспорта расширяют свои программы поддержки кредитования судов. В число основных агентств, занимающихся предоставлением кредитов

и гарантий, входят учреждения Японии, Республики Корея, Бразилии, Германии и Норвегии, которые за период с января 2012 года по апрель 2013 года профинансировали сделки на общую сумму в 19,8 млрд. долл. (Lloyd's List, 2013с).

С другой стороны, Экспортно-импортный банк Китая выделяет дополнительные средства для финансирования постройки судов, чтобы помочь судовладельцам пережить нынешний кризис. В 2012 году портфель банка в секторе судоходства составлял 12 млрд. долл., и, как ожидается, в 2013 году банк увеличит объемы своих вложений на 20% (Barry Rogliano Salles, 2013). Кроме того, банк активно налаживает новые партнерские связи с другими банками, финансирующими постройку судов, в целях расширения операций по предоставлению консорциальных кредитов на эти цели. В интересах поддержки судостроительной отрасли банк также проводит политику поощрения операций по финансированию заказов, размещаемых иностранными судовладельцами на китайских судовверфях. В качестве примера можно привести подписанное в мае 2013 года соглашение с тремя греческими судоходными компаниями – "Диана шиппинг", "Ангеликуссис" и "Динагас", – которое предусматривает предоставление кредитов для заказа высококлассных судов на китайских верфях (Chinadaily.com, 2013).

Снижение роли германской системы коммандитных товариществ

Важной формой финансирования постройки судов, которая непосредственно связана с определенной страной, является германское коммандитное товарищество, широко известное по аббревиатуре КГ (Коммандитгезельшафт). В 70-х годах прошлого века модель КГ была принята в Германии для мобилизации прямых инвестиций как инструмента финансирования проектов. Фонды КГ представляют собой связанные с налогообложением структуры в форме германских коммандитных товариществ, мобилизующих средства частных инвесторов, участвующих в компаниях целевого назначения, с привлечением банковских кредитов. Структуры КГ освобождаются от уплаты налога с корпораций и в силу этого считаются более дешевым источником финансирования в сравнение с банками.

Сфера финансирования КГ охватывает активы нескольких видов: суда, недвижимость, авиацию, возобновляемые источники энергии, природные ресурсы, инфраструктуру, контейнеры, страхование жизни, производство кинофильмов и другие медийные права.

В судоходном секторе такие средства используются для покупки конкретных судов (главным образом контейнеровозов) с заключением чартерного

Диаграмма 3.5. Немецкая модель коммандитного товарищества



Таблица 3.5. Ряд прямых инвестиций, осуществленных в последнее время в секторе морских перевозок

Инвестор	Оценочная стоимость (млн. долл.)	Вид актива	Компания	Вид инвестиций	Год
"Риверстоун холдинг ЛЛК" "Чжэцзян марин лизинг ко."	18	Танкеры для перевозки светлых нефтепродуктов Судно (Чжунчан 118)	"Риджберри танкерс ЛЛК" "Янси Чжунчан марин"	Прямые инвестиции/ Соглашение о продаже судна с его последующей арендой	2013
"Оуктри кэпитал"	135	Танкер-продуктовоз	"Ньюко"	Пять средних танкеров, полученных от компании "Торм"	2013
"Оуктри энд Голдман Сакс"	150		"Иксел меритайм дет" (от "Нордеа банк")	Банковский долг	2013
"Келсо энд компани ЛП"	126	Контейнеровозы (два судна вместимостью 6 900 ДФЭ)	"Текномар шиппинг"	Совместное предприятие	2013
"Онтарио тичерс пеншн план"	470	507 000 контейнеров (795 000 ДФЭ)	"Сикьюб контейнер лизинг лтд"	Прямые инвестиции	2013
"Сиборн интермодал" ("Линдсей Голдберг ЛЛК")	420	Контейнеры	"Бас кэпитал"	Приобретение контейнеров (275 000 контейнеров)	2013
"Рулье", "Групп БПСЕ"	147	Сухогрузы (четыре экономичных балкера "Хэндисайз")	"Луи Дрейфус арматер"	Совместное предприятие	2013
"Перелла Вайнберг" Фонды прямых инвестиций "Сазерн кросс Лэтин Америка"	220	Танкеры-продуктовозы	"Прайм марин" "Ультрапетрол"	Совместное предприятие/ Прямые инвестиции	2012
Лизинговая компания (образованная банками "Ридженс банк" и "Ройял банк оф Скотланд")	59	Специализированный автомобильевоз	"Интернэшнл шипхолдинг корпорейшн"	Соглашение о продаже с обратной арендой	2012
"Глобал хантер секьюритиз" "Трейлер бридж"	15		"Трейлер бридж, инк."	Должник во владении	2011
"Джи-Пи Морган"		Проектные перевозки/современные недавно построенные суда для перевозки тяжеловесных грузов	"Харрен" ("СУМО шиппинг")	Совместное предприятие	2011
Консорциум, возглавляемый компанией "ВЛ Росс энд Ко." ("Ферст резерв корп.", "Чайна инвестмент корп.")	1 000	Средние танкеры-продуктовозы	"Даймонд С шиппинг"	Прямые инвестиции	2011
"Алтерна кэпитал партнерс"	100	Танкеры-продуктовозы/ "супрамакс"	"Соло"/"Вестерн балк"		2010–2012
"Аполло менеджмент"	200	Танкеры "суэцмакс"	"Принсипал меритайм" "Ферст шип лиз лтд."		2010
"Келсо энд компани"	200	Балкеры НБ "супрамакс"	"Делфин шиппинг ЛЛК"		2010
"Литлджон"/"Норзерн"	100	Контейнеровозы	"Саундвью меритайм ЛЛК"		2010
"Келсо энд компани"		Контейнеровозы	"Посейдон контейнер холдингс ЛЛК"		2010
"Карлайл"	1 000	Контейнеровозы	КГИ (совместно с "Сиспан")		2010
"Итон парк"/"Рона кэпитал"	175	Контейнеровозы	"Евромар"		2010
"Гринбрайар эквити групп"	100	Танкеры-продуктовозы	"Сикоув шиппинг партнерс"		2009
"Стерлинг партнерс"	170	Танкеры и баржи под флагом США	"ЮС шиппинг"		2009
"Фортресс инвестментс"	100	Балкеры "хэндисайз"	"Клиппер балк"		2009
"Блэкстоун"/"Серберус"	500	Танкеры под флагом США	"Америкен петролеум танкерс"		2008
"Нью маунтин кэпитал"		Проектные грузы/суда под флагом США	"Интермарин"	Андре Грикитис	2008

Источник: Marine Money, Watson, Farley & Williams, Lloyds, McQuilling Services и др.

договора с немецким владельцем и получением кредита немецкого банка. В классической финансовой структуре КГ судовладелец чаще всего переуступает или продает и отфрахтовывает судно фонду КГ или специализированной компании, создаваемой главным образом для владения судном на протяжении срока аренды по чартерному договору. Организатор структуры (фонд) проводит переговоры с банками и продает инвестиционные паи группе частных немецких граждан, которые путем этих инвестиций уменьшают размеры своего подоходного налога. Затем организатор проводит сделку и выплачивает дивиденды частным инвесторам. После продажи судна фонд или специализированная компания ликвидируется (см. диаграмму 3.5).

Вначале благодаря предоставленным инвесторам щедрым налоговым льготам схема приобрела большую популярность. По оценкам, с созданием таких товариществ финансировалась постройка примерно трети всех контейнеровозов мира (Journal of Commerce, 2013).

Однако в условиях продолжающегося длительного спада в судоходной отрасли система КГ столкнулась с серьезным кризисом. В 2012 году процедуру банкротства начали более 150 фондов, каждый из которых создавался для финансирования постройки отдельного судна, и, по некоторым оценкам, под угрозой несостоятельности оказались еще 500–1 000 фондов (Journal of Commerce, 2013). В результате существующая модель финансирования с созданием КГ для осуществления инвестиций в постройку судов утратила доверие инвесторов, и судоходные компании ищут дополнительные или альтернативные формы и источники финансирования судов (KPMG, 2012).

2. Прямые инвестиции на рынке морских перевозок

В этой сложной ситуации в данном секторе многие фонды прямых инвестиций пользуются возможностью, возникшей в результате стеснения кредита и низкой по историческим меркам стоимости судов, для осуществления вложений в суда и судоходные компании.

Процесс вовлечения фондов прямых инвестиций в операции на рынке морских перевозок начал развиваться довольно медленно; многие фонды, чувствуя, что возможности на рынке

есть, выжидали, чтобы осуществить вложения в нижней точке рыночного цикла. Данный сектор с циклической и неустойчивой конъюнктурой чартерных ставок атипичен как объект прямых инвестиций. По мнению прямых инвесторов, сектор непривлекателен из-за неустойчивости и рисков ухудшения положения. Однако события последнего времени, такие как падение цен на активы, диапазон инвестиционных возможностей и портфельных продаж, дефицит финансирования и уверенность в том, что рынок достиг нижней точки, побуждают многие фирмы прямых инвестиций выходить на этот рынок. По имеющимся оценкам, в 2013 году прямые инвестиции в данной отрасли составили около 2% стоимости судоходных компаний. Если альтернативные рынки финансирования будут оставаться недоступными, то к концу 2014 года эта величина может удвоиться (Financial Times, 2013b).

Прямые инвестиции в отрасли морских перевозок

Фонды прямых инвестиций крайне разнообразны по своим размерам и инвестиционным задачам. Некоторые из них работают на длительную перспективу; другие же стремятся получить высокую прибыль от краткосрочных или среднесрочных инвестиций (от трех до семи лет). Последний фактор выступает главной силой, привлекающей прямые инвестиционные фонды в сектор морских перевозок, динамика которого носит циклический характер и порождает ожидания подъема и долгосрочного роста.

Прямые инвестиции обычно предполагают осуществление вложений в акции не зарегистрированных на бирже компаний. Помимо участия в капитале, инвесторы становятся активными владельцами и обычно оказывают компаниям стратегическую и управленческую поддержку в целях увеличения капитализации и перепродажи акций по более высокой цене. В случае прямых инвестиций процесс увеличения капитализации главным образом базируется на обеспечении более высоких темпов роста и оперативной эффективности приобретенных компаний. Инвестиции такого рода могут включать ряд перечисленных ниже различных структур:

- прямые инвестиции или капиталовложения в компании;
- предоставление кредитов на временные нужды судоходным компаниям, испытывающим

потребность в краткосрочной ликвидности, и их мезанинное финансирование;

- система "должник-во-владении", которая предполагает покупку долга операторов или покупку портфелей судов;
- возвратный лизинг, предполагающий продажу судоходными компаниями судов лизинговым компаниям, поступление крупных сумм наличных средств и получение судна назад в аренду от лизинговой компании в целях продолжения его эксплуатации;
- совместные предприятия, образуемые для приобретения предприятий судоходной отрасли, осуществление управления ими и их продажа.

Конечная цель при осуществлении таких инвестиций состоит в том, чтобы, когда конъюнктура на рынке станет улучшаться, продать активы, в которые были вложены средства, получив доход выше рыночного уровня. В секторе морских перевозок прямые инвесторы рассчитывают получить выгоду не только от деятельности компаний, но и от прогнозируемого роста рынка, на котором эти компании осуществляют свои операции. Для этого нужно наладить тесное сотрудничество между судоходными компаниями и инвестиционными партнерами и хорошо представлять себе фундаментальные факторы отрасли, а также динамику и режим регулирования в морском секторе, включая, в частности, следующие соображения (Maritime Briefing, 2013):

- для рынка морских перевозок в значительной мере характерны циклические тенденции. В силу последних инвесторы могут столкнуться с высокой неустойчивостью, вследствие которой можно получить крупную прибыль, но и понести значительные убытки;
- осуществив вложения в судоходные компании или активы в этой отрасли, фонды прямых инвестиций могут попасть под ответственность согласно, например, законодательству и правилам по вопросам конкуренции и под действие иностранных санкций;
- выбор судна связан с целым рядом соображений, которые нужно тщательно взвесить при покупке (например, классификации судов, покупка новых судов или судов, уже находящихся в эксплуатации);
- решение о выборе флага может существенно повлиять на издержки эксплуатации судна и условия фрахтования, финансирования и налогообложения;

- при проведении переговоров о заключении договоров с верфями, чартеров, коммерческих и технических соглашений о хозяйственном управлении судном и составлении документов о предоставлении кредитов требуется проведение экспертизы. Кроме того, сектор морских перевозок подпадает под действие особых экологических законов и правил, которые могут порождать серьезную ответственность.

Влияние прямых инвестиций на отрасль судоходства

Увеличение прямых инвестиций может оказывать влияние на отрасль судоходства по целому ряду направлений:

- в 2012 году одни только потребности в новых судах и акционерном капитале, необходимых для финансирования заказов новых судов, а также продаж и покупок существующих судов, оценивались приблизительно в 65 млрд. долларов. В 2013 и 2014 годах нехватка таких средств составит соответственно 101 млрд. долл. и 83 млрд. долл. (Bloomberg, 2012). Незадействованные фонды прямых инвестиций (по оценкам, порядка 1 трлн. долл. (CNN Money, 2012)), могут восполнить этот дефицит и помочь отрасли генерировать экономический рост и создавать новые рабочие места;
- появление прямых инвестиций, по всей вероятности, приведет к дальнейшей консолидации отрасли. В существующих сложных обстоятельствах перевозчикам трудно обеспечивать прибыльность операций вследствие избыточного предложения судов, падающего спроса и высоких эксплуатационных издержек. С учетом этих факторов прямые инвесторы могут попытаться консолидировать рынок, с тем чтобы иметь возможность контролировать предложение тоннажа и уровень издержек, обеспечивая таким образом ценовую дисциплину и эффект масштаба;
- другой возможностью для фондов прямых инвестиций является вертикальная интеграция; при приходе прямого инвестора в данный сектор вертикально интегрированные инвестиции могут быть связаны с его стратегией, предусматривающей расширение контроля и увеличение конкурентных преимуществ. В силу высокого уровня специализации сектора морского транспорта имеются значительные

возможности для вертикальной интеграции компаний в одном или нескольких звеньях транспортных и логистических систем. Фонды прямых инвестиций, уже вложившие средства в несколько связанных между собой видов деятельности, могут подумывать об их объединении в рамках более капиталоемкой отрасли.

В заключение следует отметить, что фонды прямых инвестиций, как представляется, крайне важны для обеспечения роста сектора и могут оказывать влияние на его развитие по ряду направлений, в том числе в результате консолидации и вертикальной интеграции транспортных услуг.

Это потребует повышения эффективности сектора и создания компаний с более прочным финансовым положением. Вместе с тем следует также учитывать, что фонды прямых инвестиций являются временными вкладчиками, конечной целью которых является продажа или размещение на бирже акций компаний, в которые вложены их деньги, после улучшения конъюнктуры рынка. Хотя, как правило, их инвестиционный горизонт укладывается в промежуток от трех до семи лет, они будут стремиться иметь возможность в любой момент самостоятельно принимать решение о сроках вывода капитала в интересах максимизации прибыли.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Alphaliner (2013). Alphaliner Weekly Newsletter. 4 February.
- Barry Rogliano Salles (2013). 2013 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets. Barry Rogliano Salles.
- BIMCO (2013). The shipping market in 2012 and looking forward. Available at https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2013/0104_Reflections.aspx (accessed 5 August 2013).
- Bloomberg (2011). Bank retreat on shipping seen filled by private equity: Freight. 23 May. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2012-05-22/bank-retreat-on-shipping-seen-filled-by-private-equity-freight.html> (accessed 2 September 2013).
- Bloomberg (2012). General Maritime files for bankruptcy protection with \$1.4 billion in debt. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2011-11-17/general-maritime-files-for-bankruptcy-protection-with-1-4-billion-in-debt.html> (accessed 31 July 2013).
- Bloomberg (2013b). Overseas shipholding group files for bankruptcy. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2012-11-14/overseas-shipholding-group-files-for-bankruptcy.html> (accessed 31 July 2013).
- Chinadaily.com (2013). EXIM bank to finance Greek ship owners. 21 May. Available at http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-05/21/content_16516813.htm (accessed 1 September 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). Shipping Intelligence Network – Timeseries. Available at <http://clarksons.net/sin2010/ts/Default.aspx> (accessed 31 July 2013).
- Clarkson Research Services (2013b). *Container Intelligence Quarterly*, First Quarter 2013.
- Clarkson Research Services (2013c). *Container Intelligence Monthly*. June.
- Clarkson Research Services (2013d). *Container Intelligence Monthly*. May.
- Clarkson Research Services (2013e). *Shipping Review & Outlook*. A Half Yearly Review of the Shipping Market.
- Clarkson Research Services (2013f). *Oil & Tanker Trade Outlook*. January.
- CNN Money (2012). Private equity has \$1 trillion to invest. 31 July. Available at <http://finance.fortune.cnn.com/2012/07/31/private-equity-has-1-trillion-to-invest/> (accessed 29 July 2013).
- Danish Ship Finance (2013). Shipping Market Review. Available at <http://www.shipfinance.dk/~/~ /media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.ashx> (accessed 1 September 2013).
- Drewry Container Insight (2013). Maersk, MSC and CMA CGM to join forces. 23 June.
- Financial Times* (2013a). "Big three" container shipping groups plan alliance. 18 June.
- Financial Times* (2013b). Private equity investment in shipping predicted to double. 20 June.
- Journal of Commerce* (2013). Container ship financing remains available despite collapse of Germany's KG system. 12 March. Available at http://www.joc.com/maritime-news/ships-shipbuilding/container-ship-financing-remains-available-despite-collapse-germany%E2%80%99s-kg-system_20130312.html (accessed 29 July 2013).
- KPMG (2012). Ship Financing in Flux: Searching for a New Course. Available at <http://www.kpmg.com/UK/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/PDF/Market%20Sector/Transport/ship-financing-in-flux.pdf> (accessed 1 September 2013).
- Lloyd's List (2013a). Opinion poll predicts tanker bankruptcies. 10 January. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article414768.ece> (accessed 31 July 2013).
- Lloyd's List (2013b). Clock is ticking on tanker company bankruptcies. 18 January. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article415255.ece> (accessed 31 July 2013).
- Lloyd's List (2013c). Nor-Shipping: Norway's export credit agency favours safety and crew competence. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/finance/article423950.ece> (accessed 31 July 2013).
- Lloyd's List Containerisation International (2013). Asia–Europe rates double. 28 June. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article425313.ece>.
- Lloyd's Loading List.com (2013a). Slow steaming: Everyone's a winner now? 7 January. Available at <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/slow-steaming-everyones-a-winner-now/20018015270.htm#.Udl464j8LIU>.
- Lloyd's Loading List.com (2013b). Top box lines lost \$239m last year. 10 April. Available at <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/sea/top-box-lines-lost-239m-last-year/20018037395.htm>
- Maritime Briefing (2013). Private equity investments in ships and shipping companies. Watson, Farley & Williams. February. Available at [http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/\\$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf](http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf) (accessed 1 September 2013).
-

OPEC (2013). Monthly oil market report. February 2013. OPEC.

PIMCO (2012). Viewpoints. Global shipping: Any port in a storm? Available at <http://www.pimco.com/EN/Insights/Pages/Devabhaktuni-and-Kennedy-on-Global-Shipping.aspx> (accessed 31 July 2013).

Reuters (2013). Outlook brightens for drybulk shippers, but fewer left afloat. 28 June (accessed 1 September 2013).

SeeNews Shipping (2012). US Genmar emerges from bankruptcy. 18 May. Available at <http://shipping.seenews.com/news/us-genmar-emerges-from-bankruptcy-276664> (accessed 9 September 2013).

Stopford M (2010). "A Year of Decisions for Shipping: How Will the Markets Develop?" Presentation made at the Financial Times Deutschland Ship Finance Conference. SMM International Trade Fair, Hamburg, Germany. 6 September. Available at <http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/Martin%20Stopford%20How%20Will%20the%20Market%20Develop%20%20Sept%2010%202010%20%28paper%29.pdf> (accessed 1 September 2013).

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Базисная цена на бункерное топливо в Роттердаме (вязкостью 380 сантостоксов) достигла максимума на отметке 712 долл. за тонну в марте 2012 года (Clarkson Research Services, 2013a).

² Совокупная избыточная провозная способность контейнеровозов возросла с уровня 3,6% флота в конце 2011 года до 5% флота в конце 2012 года (Clarkson Research Services, 2013b). Сильнее всего пострадали суда в диапазоне 3 000–5 000 ДФЭ, на которые в конце 2012 года приходилось 40% совокупной незадействованной провозной способности (Barry Rogliano Salles, 2013).

³ По имеющимся оценкам, при эксплуатации контейнеровоза вместимостью 10 000 ДФЭ на скорости 18–20 узлов вместо оптимальной крейсерской скорости в размере 20–25 узлов дневная экономия бункерного топлива может составить 175 тонн. Более того, в режиме сверхнизких скоростей порядка 15–18 узлов можно ежедневно экономить еще по 100 тонн топлива (Lloyds Loading List.com, 2013a).

⁴ Активность операций по разборке судов приблизилась к рекордно высокому уровню 2009 года, поскольку на слом были отправлены суда общей вместимостью свыше 300 000 ДФЭ (Danish Ship Finance, 2013).

⁵ На основе подготовленного компанией "Альфалайн" обзора результатов деятельности 21 из 30 крупнейших перевозчиков, опубликовавших данные о результатах своей финансовой деятельности за 2012 год. Материалы обзора показывают, что совокупные чистые убытки их материнских компаний, включая результаты деятельности, не связанной с линейным судоходством, и целый ряд списаний, достигли 4,7 млрд. долларов. См. http://www.alphaliner.com/liner2/research_files/newsletters/2013/no15/Alphaliner%20Newsletter%20no%2015%20-%202013.pdf.

⁶ Самую крупную операционную прибыль в размере 989 млн. долл. зафиксировала компания КМА-КГМ, хотя сюда включены результаты хозяйственной деятельности принадлежащих компании терминалов, на долю которых приходится 200 млн. долларов. На втором месте оказалась "Маерск лайн", прибыль которой составила 483 млн. долларов. На третье место вышла ООКЛ (230 млн. долл.). Хуже всего в этой связи шли дела у компании АПЛ, представившей данные об убытках в размере 279 млн. долларов. По операционной марже на первом месте была ШИТК (6,6%), на втором – КМА-КГМ (6,2%), а на третьем – "Вань Хай" (4,5%). В самом конце списка оказалась компания КСАВ с операционной маржей в размере – 5,6% (Lloyds Loading List.com, 2013b).

⁷ Под ConTex понимается "container ship time charter assessment" (оценка контейнерных чартерных ставок).

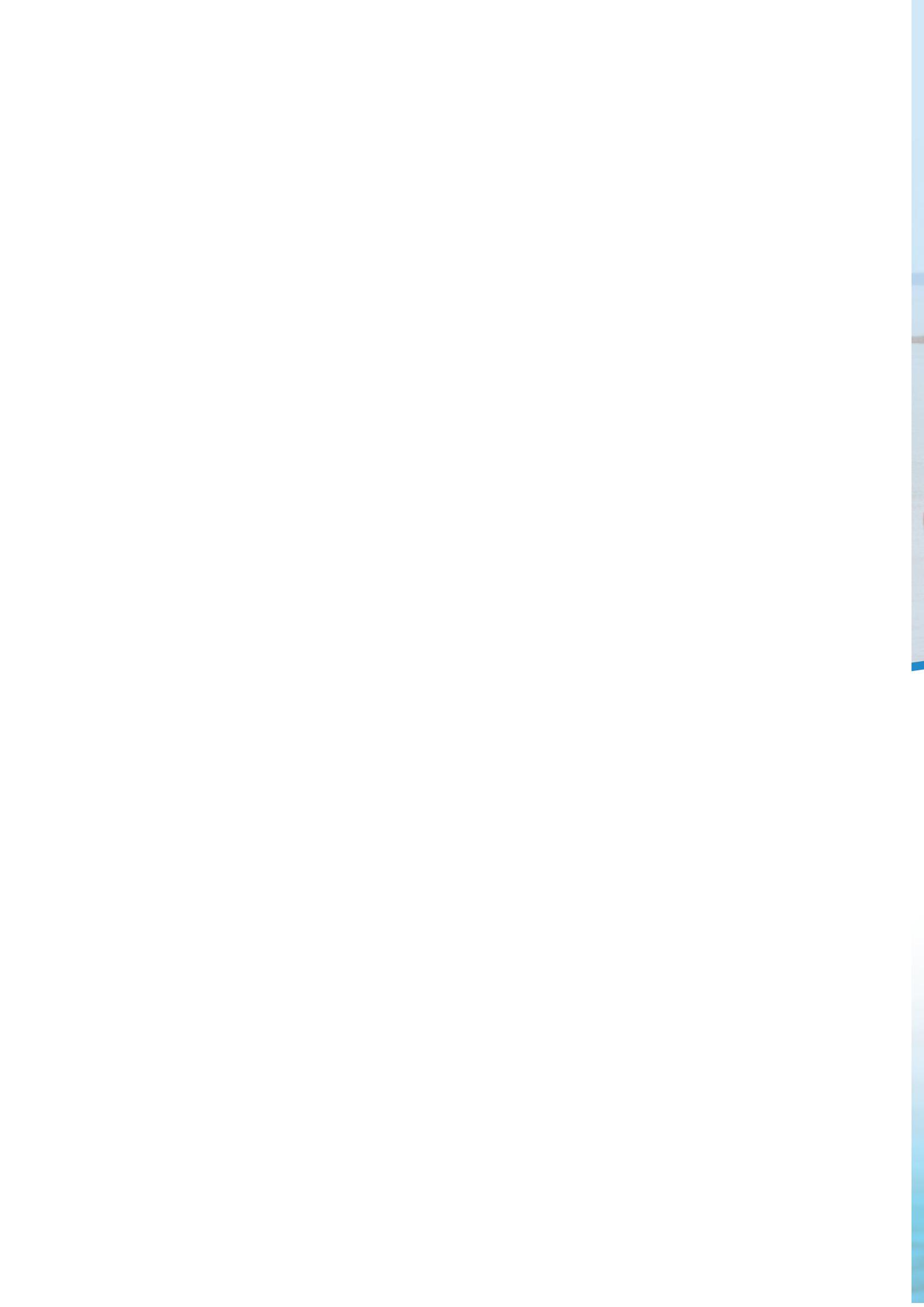
⁸ Доля избыточной провозной способности судов, принадлежащих чартерным владельцам, возросла с 45% в конце 2011 года до 67% в конце 2012 года (Clarkson Research Services, 2013b).

⁹ На суда вместимостью свыше 8 000 ДФЭ приходилось 68% провозной способности судов, сданных в эксплуатацию за два прошедших года. В последние годы суда малых (2 000–3 000 ДФЭ) и средних (3 000–5 100 ДФЭ) размеров преимущественно используются на немагистральных маршрутах, где были отмечены более высокие темпы роста.

¹⁰ Под светлыми нефтепродуктами понимаются легкие продукты перегонки нефти, такие как авиационное топливо, бензин и нефть. Они обычно перевозятся в чистых резервуарах с покрытием. К темным нефтепродуктам относятся такие продукты перегонки нефти, как мазут, дизельное или бункерное топливо. (Clarkson Research Services, 2013e:37).

¹¹ Как правило, танкеры для светлых продуктов перевозят нефтепродукты, например бензин, керосин или авиационное топливо, или химические продукты. Танкеры для темных нефтепродуктов перевозят продукты перегонки нефти более тяжелых фракций, такие как тяжелое нефтяное топливо или сырую нефть. См. <http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/Tankskibe/Produkttankskibe>.

- ¹² В результате проведенной финансовой реструктуризации компания "Дженерал меритайм" сократила размеры непогашенной задолженности примерно на 600 млн. долл., и годовой объем ее наличных процентных платежей составляет около 42 млн. долларов. К тому же она получила инъекцию нового капитала в размере 175 млн. долл. от компании "Оуктри кэпитал менеджмент", которая теперь контролирует 98% ее капитала. До реструктуризации долги "Дженерал меритайм" превышали 1,3 млрд. долл. (SeeNews Shipping, 2012).
- ¹³ Общий объем перевозок танкерами–продуктовозами вырос на 1,4%, однако при этом показатель роста дальности перевозок понизился до 0,7%, поскольку средняя протяженность маршрутов до портов Азии, Европы и Северной Америки сократилась вследствие переориентации снабжения с дальних маршрутов на маршруты малой дальности (Danish Ship Finance, 2013).
- ¹⁴ Однако вопрос о том, станут ли арктические маршруты рентабельными в предстоящие десятилетия, все еще является предметом жарких споров, поскольку для этого потребуются крупные инвестиции Российской Федерации в развитие и поддержание необходимой инфраструктуры, что обусловит высокую стоимость использования этих маршрутов.
- ¹⁵ Согласно приложению VI МАРПОЛ с 2015 года в районах контроля выбросов смогут совершать рейсы только суда, работающие на топливе, содержащем не более 0,1% серы, в результате чего ожидается значительное повышение спроса на маловязкое судовое топливо. Другим возможным вариантом развития спроса на бункерное топливо в будущем является использование в качестве топлива сжиженного природного газа.
- ¹⁶ Некоторые из этих вопросов подробнее освещаются также в главах 1 и 2 настоящего *Обзора*.
- ¹⁷ В порядке примера можно привести семилетнее соглашение о предоставлении кредита на сумму 140 млн. долл. для финансирования постройки двух ОКНТ. Его подписали в 2012 году "Совкомфлот" (Группа СКФ) и "Ситигрупп" и "Бэнк оф Америка" – "Меррилл Линч".
-



4

РАЗВИТИЕ ПОРТОВ

В настоящей главе рассматриваются контейнерные грузопотоки через порты, финансирование портов, ряд глобальных проектов по развитию портов и мероприятия по оценке результатов деятельности портов. Объем контейнерного грузопотока через порты всех стран мира в 2012 году возрос, по оценкам, на 3,8%, достигнув в 20-футовом эквиваленте отметки 601,8 млн. ДФЭ. Этот прирост был ниже показателя 2011 года, составившего, по оценкам, 7,3%. Доля портов континентальной части Китая в совокупном потоке контейнерных грузов через порты всего мира оставалась, по оценкам, на уровне 25%. По-прежнему активно осуществляется финансирование инфраструктуры портов, поскольку инвесторы продолжают искать пути обеспечения стабильных долговременных доходов. Прилагаемые в последнее время клиентурой портов усилия по оценке результатов деятельности портов закладывают основу для повышения прозрачности деятельности портов, которая может обострить конкурентную борьбу между портами, повысить их эффективность и снизить транспортные издержки.

А. ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ

Под грузооборотом портов понимается количество грузов, которые проходят через порт; он измеряется в объемных показателях или единицах или разбивается по видам грузов. В широком смысле порты подразделяются на специализированные терминалы (которые, как правило, зарезервированы за одним частным грузовладельцем или несколькими такими грузовладельцами) и терминалы общего пользования (которыми могут пользоваться любые грузовладельцы). В настоящей главе рассматриваются вопросы контейнерных грузоперевозок, на которые приходится 15,6% от общего объема международных морских перевозок, но при этом более половины их стоимости.

1. Контейнерные порты

Грузооборот контейнерных портов обычно измеряется в ДФЭ. Самые свежие данные о мировых грузопотоках через контейнерные порты приведены в таблице 4.1. В ней перечислены 76 развивающихся стран и стран с переходной экономикой с годовым грузооборотом свыше 100 000 ДФЭ. (В приложении IV приводятся цифры о грузообороте портов 127 стран/территорий.) В 2011 году грузооборот контейнерных портов в развивающихся странах вырос, по оценкам, на 8%, составив 406,9 млн. ДФЭ. Этот прирост ниже увеличения на 15,8% в предыдущем году, когда предприятия восстанавливали свои запасы, истощившиеся в результате неопределенной ситуации в условиях глобального экономического кризиса. В 2012 году темпы роста грузооборота контейнерных портов развивающихся стран по-прежнему невысоки и составляют, по оценкам, 4,8%.

Доля развивающихся стран в общемировом грузообороте практически не изменилась, оставаясь на уровне около 70%. Из перечисленных в таблице 4.1 развивающихся стран и стран с переходной экономикой в 2011 году отрицательные темпы роста грузооборота портов были зарегистрированы лишь в четырех странах, в то время как годом ранее таких стран было десять. Из первой десятки развивающихся стран и стран с переходной экономикой не в Азии расположена только одна – Бразилия. В первой двадцатке

развивающихся стран и стран с переходной экономикой 15 стран также находятся в Азии, три – в Центральной и Южной Америке (Бразилия, Мексика и Панама) и две – в Африке (Египет и Южная Африка). Преобладание азиатских стран в общем объеме грузооборота контейнерных портов свидетельствует о важной роли региона в международных перевозках. В 2012 году самый высокий рост был зарегистрирован в Конго (44,6%), Гане (30,0%), Кении (22,7%), на Маврикии (19,1%), в Саудовской Аравии (15,2%), Российской Федерации (14,3%), Южной Африке (10,9%), на Филиппинах (8,7%) и в Китае (7,7%). Самая большая доля контейнерного грузооборота по-прежнему приходится на Китай, девять портов которого, включая Гонконг (Китай), входят в первую двадцатку. Грузооборот китайских портов, исключая Гонконг (Китай), увеличился в 2011 году на 9,2% и достиг 143,8 млн. ДФЭ. Предварительные цифры за 2011 год говорят о снижении темпов роста грузооборота китайских портов до уровня приблизительно 6,9% (155 млн. ДФЭ). На китайские порты без Гонконга (Китай) и портов Китайской провинции Тайвань в 2012 году приходилось около 25,3% мирового грузооборота контейнерных портов, что чуть ниже уровня 25,8% годом ранее (подробнее о динамике спроса и предложения в международных перевозках говорится в главе 1).

В таблице 4.2 приведены данные о крупнейших 20 контейнерных портах мира за период 2010–2012 годов. В 2012 году на них приходилось примерно 47% грузооборота контейнерных портов всего мира. В совокупности в 2012 году грузооборот этих 20 портов увеличился на 3,2% против роста на 8,2% в 2011 году. Данный перечень включает 16 портов в развивающихся странах, причем все они расположены в Азии; остальные четыре порта находятся в развитых странах: три – в Европе и один – в Северной Америке.

В целом создается впечатление, что, хотя страны Азии по-прежнему играют ведущую роль в динамике глобального спроса на услуги контейнерных портов, происходит замедление темпов роста. Вместе с тем, в сравнении с сектором морских перевозок с его проблемами избыточного предложения судов и снижения фрахтовых ставок, масштабы деятельности контейнерных портов расширяются.

Таблица 4.1. Грузооборот контейнерных портов 76 развивающихся стран/территорий и стран с переходной экономикой в 2010, 2011 и 2012 годах (в ДФЭ)

Страна/территория	2010	2011	Предварительные данные за 2012 год	Изменения в процентах, 2011–2010	Изменения в процентах, 2012–2011
Китай	130 290 443	143 896 697	155 017 351	10,44	7,73
Сингапур ^a	29 178 500	30 727 702	32 421 602	5,31	5,51
Гонконг, Китай	23 699 242	24 384 000	23 100 000	2,89	-5,27
Республика Корея	18 542 804	20 833 508	21 453 964	12,35	2,98
Малайзия	18 267 475	20 139 382	20 866 875	10,25	3,61
Объединенные Арабские Эмираты	15 176 524	16 780 386	17 211 602	10,57	2,57
Китайская провинция Тайвань	12 736 855	13 473 418	13 977 453	5,78	3,74
Индия	9 752 908	9 979 224	9 826 249	2,32	-1,53
Индонезия	8 482 636	8 966 146	9 324 792	5,70	4,00
Бразилия	8 138 608	8 536 262	8 864 368	4,89	3,84
Египет	6 709 053	7 737 183	8 046 670	15,32	4,00
Таиланд	6 648 532	7 171 394	7 372 298	7,86	2,80
Панама	6 003 298	6 911 325	7 187 778	15,13	4,00
Вьетнам	5 983 583	6 335 437	6 588 855	5,88	4,00
Саудовская Аравия	5 313 141	5 694 538	6 557 448	7,18	15,15
Турция	5 574 018	5 990 103	6 229 707	7,46	4,00
Филиппины	4 947 039	5 264 086	5 720 749	6,41	8,68
Шри-Ланка	4 000 000	4 262 887	4 433 402	6,57	4,00
Южная Африка	3 806 427	3 990 193	4 424 254	4,83	10,88
Мексика	3 693 956	4 080 434	4 243 651	10,46	4,00
Российская Федерация	3 199 980	3 448 947	3 942 628	7,78	14,31
Чили	3 171 959	3 450 401	3 588 417	8,78	4,00
Оман	3 893 198	3 632 940	3 292 707	-6,68	-9,37
Исламская Республика Иран	2 592 522	2 740 296	2 849 908	5,70	4,00
Колумбия	2 443 786	2 402 742	2 498 852	-1,68	4,00
Пакистан	2 149 000	2 193 403	2 281 139	2,07	4,00
Аргентина	2 021 676	2 159 110	2 245 474	6,80	4,00
Ямайка	1 891 770	1 999 601	2 079 585	5,70	4,00
Перу	1 534 056	1 814 743	1 887 332	18,30	4,00
Марокко	2 058 430	2 083 000	1 800 000	1,19	-13,59
Доминиканская Республика	1 382 680	1 461 492	1 519 952	5,70	4,00
Бангладеш	1 356 099	1 431 851	1 489 125	5,59	4,00
Багамские Острова	1 125 000	1 189 125	1 236 690	5,70	4,00
Боливарианская Республика Венесуэла	1 226 508	1 162 326	1 208 819	-5,23	4,00
Эквадор	1 221 849	1 081 169	1 124 415	-11,51	4,00
Гватемала	1 012 360	1 070 065	1 112 867	5,70	4,00
Коста-Рика	1 013 483	1 065 468	1 108 087	5,13	4,00
Кувейт	991 545	1 048 063	1 089 986	5,70	4,00
Кения	696 000	735 672	903 000	5,70	22,74
Уругвай	671 952	861 164	895 611	28,16	4,00
Гана	647 052	683 934	889 129	5,70	30,00
Ливан	949 155	1 034 249	882 922	8,97	-14,63
Йемен	669 021	707 155	735 441	5,70	4,00
Украина	659 541	696 641	724 506	5,63	4,00

Таблица 4.1. Грузооборот контейнерных портов 76 развивающихся стран/территорий и стран с переходной экономикой в 2010, 2011 и 2012 годах (в ДФЭ) (продолжение)

Страна/территория	2010	2011	Предварительные данные за 2012 год	Изменения в процентах, 2011–2010	Изменения в процентах, 2012–2011
Сирийская Арабская Республика	649 005	685 998	713 438	5,70	4,00
Гондурас	619 867	655 199	681 407	5,70	4,00
Иордания	619 000	654 283	680 454	5,70	4,00
Кот-д'Ивуар	607 730	642 371	668 065	5,70	4,00
Джибути	600 000	634 200	659 568	5,70	4,00
Тринидад и Тобаго	573 217	605 890	630 126	5,70	4,00
Конго	338 916	358 234	518 000	5,70	44,60
Тунис	466 398	492 983	512 702	5,70	4,00
Судан	439 100	464 129	482 694	5,70	4,00
Объединенная Республика Танзания	429 285	453 754	471 904	5,70	4,00
Маврикий	332 662	350 624	417 467	5,40	19,06
Сенегал	349 231	369 137	383 903	5,70	4,00
Катар	346 000	365 722	380 351	5,70	4,00
Бенин	316 744	334 798	348 190	5,70	4,00
Папуа-Новая Гвинея	295 286	313 598	326 142	6,20	4,00
Бахрейн	289 956	306 483	318 743	5,70	4,00
Камерун	285 070	301 319	313 371	5,70	4,00
Алжир	279 785	295 733	307 562	5,70	4,00
Мозамбик	254 701	269 219	279 988	5,70	4,00
Куба	228 346	246 773	256 644	8,07	4,00
Грузия	226 115	239 004	248 564	5,70	4,00
Камбоджа	224 206	236 986	246 465	5,70	4,00
Мьянма	190 046	200 879	208 914	5,70	4,00
Ливия	184 585	195 106	202 910	5,70	4,00
Гуам	183 214	193 657	201 403	5,70	4,00
Габон	153 657	162 415	168 912	5,70	4,00
Сальвадор	145 774	154 083	160 246	5,70	4,00
Мадагаскар	141 093	149 135	155 101	5,70	4,00
Хорватия	137 048	144 860	150 654	5,70	4,00
Аруба	130 000	137 410	142 906	5,70	4,00
Нигерия	101 007	106 764	111 035	5,70	4,00
Бруней-Даруссалам	99 355	105 018	109 219	5,70	4,00
Промежуточный итог	375 760 063	406 133 627	425 712 710	8,08	4,82
Другие страны, по которым имеются данные ^b	796 607	746 145	772 903	-6,33	3,59
Итого: страны, по которым имеются данные	376 556 670	406 879 772	426 485 613	8,05	4,82
Все страны мира	540 816 751	580 022 280	601 772 123	7,25	3,75

Источник Секретариат ЮНКТАД, на основе информации, содержащейся в Lloyd's List Intelligence (июль 2013 года), ряда публикаций компании "Дайнамар Б.В.", а также информации, полученной секретариатом ЮНКТАД непосредственно от операторов терминалов и управлений портов..

^a В этой таблице Сингапур включает порт Джуронг.

^b Имеются в виду страны, через порты которых за год проходит менее 100 000 ДФЭ.

Примечание: Многие цифры, особенно за 2012 год, являются оценочными (они выделены курсивом). Порты обычно сообщают данные о своем грузообороте лишь спустя значительное время после окончания календарного года. Общие данные по странам могут не включать данных по небольшим портам, поэтому в отдельных случаях фактический объем грузопотока может быть больше, чем это следует из приведенной информации.

Таблица 4.2. Крупнейшие 20 контейнерных терминалов и их грузооборот в 2010, 2011 и 2012 годах (в ДФЭ и изменения в процентах)

Порты	2010	2011	Предварительные данные за 2012 год	Изменения в процентах, 2011–2010	Изменения в процентах, 2012–2011
Шанхай	29 069 000	31 700 000	32 500 000	9,05	2,52
Сингапур	28 431 100	29 937 700	31 600 000	5,30	5,55
Гонконг (Китай)	23 699 242	24 384 000	23 100 000	2,89	-5,27
Шэньчжэнь	22 509 700	22 569 800	22 940 000	0,27	1,64
Пусан	14 194 334	16 184 706	17 030 000	14,02	5,22
Нинбо	13 144 000	14 686 200	14 973 400	11,73	1,96
Гуанчжоу	12 550 000	14 400 000	14 520 000	14,74	0,83
Циндао	12 012 000	13 020 000	14 500 000	8,39	11,37
Дубай	11 600 000	13 000 000	13 280 000	12,07	2,15
Тяньцзинь	10 080 000	11 500 000	12 300 000	14,09	6,96
Роттердам	11145804	11876921	11900000	6,56	0,19
Порт-Келланг	8 871 745	9 603 926	9 990 000	8,25	4,02
Таосюн	9 181 211	9 636 289	9 781 000	4,96	1,50
Гамбург	7 900 000	9 014 165	8 930 000	14,10	-0,93
Антверпен	8 468 475	8 664 243	8 629 992	2,31	-0,40
Лос-Анджелес	7 831 902	7 940 511	8 080 000	1,39	1,76
Далянь	5 242 000	6 400 000	8 060 000	22,09	25,94
Танджунг-Пелепас	6 530 000	7 500 000	7 720 000	14,85	2,93
Сямынь	5 820 000	6 460 700	7 200 000	11,01	11,44
Лаем-Чабанг	5 068 076	5 731 063	5 927 000	13,08	3,42
Итого, 20 крупнейших контейнерных терминалов	253 348 589	274 210 224	282 96 392	8,23	3,19

Источник: Данные секретариата ЮНКТАД и Lloyd's List Intelligence (июль 2013 года).

Примечание: Сингапур в этой таблице не включает порт Джуронг.

В. ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ В ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Финансирование новых проектов развития портов сопряжено с крупными капиталовложениями. Недавно было проведено исследование по вопросу о масштабах будущего спроса в секторе инфраструктуры в девяти странах (Бразилии, Германии, Индии, Китае, Мексике, Соединенном Королевстве, Соединенных Штатах, Франции и Японии), на которые в общей сложности приходится 60% мирового ВВП; данное исследование показало, что в 2010 году годовой объем долгосрочных инвестиций этих стран составил 11,7 трлн. долларов. Экстраполируя данные целого ряда полученных из внешних источников прогнозов роста и динамики инвестиций, авторы

исследования подсчитали, что развивающимся странам для достижения даже умеренных темпов экономического роста к 2020 году нужно будет ежегодно осуществлять капиталовложения в размере 18,8 трлн. долл. (Group of 30, 2013).

Хотя финансирование инфраструктурных проектов из государственного бюджета позволяет осуществлять контроль над созданной инфраструктурой, в реальной жизни эти деньги можно сэкономить, передав большинство таких проектов частному сектору в качестве устойчивых предприятий. Это не всегда так, в тех случаях, когда инфраструктурные проекты могут носить скорее социальный, чем экономический характер, например, при строительстве дорог или мостов для отдаленных районов с небольшой численностью

населения. Однако в целом представляется, что частные источники финансирования проектов развития инфраструктуры вполне доступны. Одна компания, занимающаяся проведением исследований в данной отрасли, выявила 662 учреждения, которые готовы вкладывать средства в новые инфраструктурные проекты, причем 56% из них в 2013 году активно изыскивали новые возможности, в то время как остальные учреждения придерживались конъюнктурной инвестиционной стратегии (Preqin, 2013). Сектор инфраструктурных инвестиций привлекает внимание пенсионных фондов, ожидающих, что такие вложения будут давать предсказуемый и стабильный приток денежных средств в долгосрочном плане. Инфраструктурные объекты могут функционировать в условиях ограниченной конкуренции в результате наличия естественных монополий, государственного регулирования или концессий. Такие инвестиции могут быть капиталоемкими и включать материальные активы, которые должны функционировать и эксплуатироваться на протяжении длительного срока (OECD, 2011). В некоторых странах пенсионные фонды прямо не вкладывают средства

в инфраструктурные проекты, не имея для этого достаточного собственного опыта. Однако по-другому обстоит дело в случае многих пенсионных фондов Австралии, Канады и Нидерландов, которые на протяжении последних 20 лет осуществляют капиталовложения непосредственно в инфраструктурный сектор (Financial Times, 2013a). За период с 2004 года по январь 2013 года глобальные институциональные инвесторы вложили в незарегистрированные на бирже инфраструктурные фонды почти 214 млрд. долл., в том числе почти 111 млрд. долл. в Северной Америке, чуть более 62 млрд. долл. в Европе и 21 млрд. долл. в Азии (Preqin, 2013).

Порт не является изолированным предприятием и должен быть связан с районами внутри страны. При этом нужно разграничивать ту часть инфраструктуры и оборудования порта, которая оплачивается самим портом как центром производства услуг или хозяйственной единицей, и ту часть, которая финансируется обществом в целом в соответствии с задачами и приоритетами развития. При этом некоторые крупные позиции капитальных затрат могут оказаться неподъемными для бюджета порта.

Таблица 4.3. Сопоставление источников международного финансирования транспортного сектора (2012 год)

	Общий объем кредитов* (млрд. долл.)	Кредитование инфраструктурного сектора (млрд. долл.)	Кредитование транспортного сектора*** (млрд. долл.)	Доля транспортного сектора (в процентах)
Европейский инвестиционный банк	57,6 (44,8 млрд. евро)		13 (10,1 млрд. евро)	23
Азиатский банк развития	21,6		5	25
Международный банк реконструкции и развития/Международная ассоциация развития	35,3		4,4	13
Международная финансовая корпорация	15,5	1,5		
Межамериканский банк развития	11,4		1,7	15
Европейский банк реконструкции и развития	7,7 (6 млрд. евро)		1,6 (1,3 млрд. евро)	21
Африканский банк развития	8,8 (5,7 млрд. долл.)	2,4** (1,57 млрд. долл.)	1,5 (1 млрд. долл.)	17

Источник: подборка данных, произведенная ЮНКТАД на основании различных годовых докладов за период 2011–2012 годов.

Примечания: 1 единица помощи (ЕП; официальная валютная единица в проектах Африканского банка развития) = 1,53527 долл.

* Данные за 2012 год в отмеченных случаях могут также включать кредитование с участием третьих сторон, гарантии и/или кредитные линии.

** Данные за 2011 год.

*** Могут включаться другие секторы, например связь или охрана окружающей среды.

Одни считают, что постройку автодорожных и железнодорожных соединительных систем должны финансировать порты, другие же полагают, что затраты на сооружение крупных долговременных структур, например волноломов или на осуществление работ по углублению фарватера должны полностью или частично относиться на счет центрального правительства или погашаться из бюджета регионов. Правительство каждой страны должно само определиться в вопросе такой политики с учетом финансовых возможностей действующих портов и ожидаемой прибыльности запланированных новых портов (UNCTAD, 1985).

В Мозамбике дноуглубительные работы в порту Мапуту финансировались администрацией порта. В то же время клиентура порта жалуется, что высокие издержки дноуглубительных работ переносятся на них, хотя такие расходы должны финансироваться правительством, поскольку выгоды достаются широким слоям населения в целом. Другие порты в той же стране, где нет необходимости в дноуглубительных работах, поскольку эти порты относятся к числу

естественных глубоководных портов (например, Накала), имеют возможность предлагать своим клиентам более конкурентоспособные цены. В результате может возникнуть смещение в пользу определенного национального порта или регионального порта в соседней стране с вытекающей отсюда необходимостью расширения наземных перевозок, что обернется существенными издержками и для клиентов, и для окружающей среды. К тому же при принятии решения об осуществлении инвестиций в новые портовые сооружения ситуация далеко не всегда однозначна. При этом следует изучить целый ряд смежных вопросов, например, насколько широко или глубоко должны осуществляться такие работы, как лучше всего учитывать существующий и будущий спрос и как привлекать клиентуру до осуществления модернизационных работ и после их завершения.

Средства для финансирования инфраструктуры могут поступать из целого ряда основных источников, таких как бюджет государственного сектора, официальная помощь в целях развития

Таблица 4.4. Краткое сопоставление потенциальных инвесторов в инфраструктуру

	Глобальные инфраструктурные партнеры	Инвестиционный совет Пенсионного плана Канады	Пенсионная система муниципальных сотрудников провинции Онтарио	"Пруденсиал Плк."	"Маккуори инфрастракчер энд риал эссетс"
Описание	Фонд прямых инвестиций, осуществляющий во всем мире вложения в инфраструктурные активы в секторах энергетики, транспорта и водоснабжения и промышленности по утилизации отходов	Организация по управлению инвестициями, вкладывающая средства 18 млн. канадцев	Система, созданная в 1962 году, осуществляет управление пенсионными фондами свыше 930 работодателей, которые насчитывают 429 000 активных членов, пенсионеров и лиц, переживших кормильца	Международная группа, занимающаяся предоставлением финансовых услуг и обслуживающая более 24 млн. застрахованных клиентов	Управляющие специализированными фондами, которые работают в основном в секторах инфраструктуры и недвижимости и в смежных секторах
Совокупный объем инвестиций	13,9 млрд. долл. (ГИП II — 8,25 млрд. долл.)	10,3 млрд. долл.	60 млрд. долл.	600 млрд. долл.	101 млрд. долл.
Транспортное подразделение			"Альянс" и "Бореалис инфрастракчер"	"Инфракапитал" ("М&Г инвестментс")	
Инвестиции, связанные с транспортными перевозками	2,8 млрд. долл.	4,6 млрд. долл.		2,3 млрд. долл.	31 млрд. долл.
Крупные инвестиционные объекты в транспортном секторе	Аэропорт Гатвик (Соединенное Королевство)	Платные автодороги (Чили), "Формула I" (Соединенное Королевство)	"Ассошиэтед бритаиш портс", высокоскоростная дорога из Лондона в Евротоннель (Соединенное Королевство)	"Ассошиэтед бритаиш портс", "Ред фаннел" (Соединенное Королевство)	Автомост М6 (Соединенное Королевство), автомагистрали Париж—Рейн—Рона (Франция), Варновский туннель (Германия), Инчхонский мост (Республика Корея), проект создания нового Пусанского порта, этап 2V3 (Республика Корея)

Источник: Подборка ЮНКТАД по материалам веб-сайтов различных компаний, включая "М&Г инвестментс", данные 2013 года.

(ОПР) и частный сектор (Bond et al., 2012). В таблице 4.3 перечислены несколько крупных международных банков, предоставляющих кредиты на инфраструктурные цели, и приводятся данные о доле средств, выделяемых для транспортного сектора.

В последние 25 лет большое распространение в рамках осуществления проектов по развитию портов получили государственно-частные партнерства (ГЧП). Чаще всего ГЧП создаются для обеспечения действия концессионных соглашений. Обычно при этом частная компания осуществляет инвестиции в целях развития или модернизации порта, после чего предусматривается определенный период функционирования порта, в течение которого инвесторы окупают вложенные средства и получают прибыль. В рамках концессий могут использоваться различные формы ГЧП, в том числе по схемам "строительство–эксплуатация–передача", "строительство–эксплуатация–владение–передача" и "строительство–передача–эксплуатация". В период 2000–2009 годов 29% государственно-частных инвестиций в порты осуществлялись в Восточной и Юго-Восточной Азии (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). В рамках таких партнерских союзов частный сектор приносит столь необходимые капитал и ноу-хау, а также обеспечивает ожидаемое повышение эффективности в связи с объединением деятельности по обеспечению строительства инфраструктурных объектов, их эксплуатации и поддержания в необходимом состоянии.

Кроме того, в большинстве случаев ГЧП представляют интерес для правительств, поскольку они функционируют за рамками расходной части

государственного бюджета. Однако в долгосрочном плане это может обернуться издержками, поскольку конкретный проект не сможет воспользоваться преимуществами более дешевого государственного кредита в интересах снижения стоимости данного предприятия (Engel et al., 2010). В таком случае следует реорганизовать структуру ГЧП, скорректировав точку передачи объекта из государственного в частный сектор, поскольку риск и затраты наиболее высоки обычно на первоначальном этапе строительства. Инвесторов нередко беспокоит возможность отсрочки осуществления проектов, что оборачивается более высокими процентными ставками. Устранение этого риска в результате передачи актива после прохождения этой точки позволит снизить издержки.

Ведущую роль в качестве инвесторов в инфраструктурные проекты играют государственные учреждения, компании по управлению активами, государственные пенсионные фонды, фонды фондовых менеджеров, корпоративные инвесторы, банки, инвестиционные компании, фонды управления целевым капиталом, страховые компании, частные пенсионные программы и фонды. В таблице 4.4 содержится краткий обзор ряда ведущих инфраструктурных инвесторов. По данным одного доклада, более половины инвесторов, осуществляющих в настоящее время инвестиции в инфраструктурном секторе, намереваются вложить в инфраструктуру в 2013 году от 50 млн. долл. до 349 млн. долл., а 16% инвесторов собираются инвестировать от 500 млн. долл. и более. Так, например,

Таблица 4.5. Десять крупнейших инфраструктурных фондов, 2008–2012 годы

Фонд	Фирма	Размер (млн. долл. США)	Регион
"Глобальные инфраструктурные партнеры II"	"Глобальные инфраструктурные партнеры"	8 250	Глобальный охват
"Глобальные инфраструктурные партнеры"	"Глобальные инфраструктурные партнеры"	5 640	Глобальный охват
"Энерджи кэпитал партнерз II"	"Энерджи кэпитал партнерз"	4 335	Северная Америка
"ЭИГ энерджи фанд XV"	"Глобал энерджи партнерз"	4 121	Глобальный охват
"Алинда инфрастракчер II"	"Алинда кэпитал партнерз"	4 097	Северная Америка, Европа
"Морган Стэнли инфрастракчер партнерз"	"Морган Стэнли инфрастракчер"	4 000	Глобальный охват
"Сити инфрастракчер партнерз"	"Сити инфрастракчер инвесторз"	3 400	ОЭСР
"АркЛайт энерджи партнерз фанд V"	"АркЛайт кэпитал партнерз"	3 310	Северная Америка, Европа
"ГС инфрастракчер партнерз II"	"ГС инфрастракчер инвестмент груп"	3 100	Северная Америка, Европа
"Брукфилд Америкас инфрастракчер фанд"	"Брукфилд ассет менеджмент"	2 655	Северная Америка, Южная Америка

Источник: (Preġin, 2012).

Кувейтский фонд арабского экономического развития с капитализацией 9,6 млрд. долл. на протяжении последующих 12 месяцев намеревается финансировать как минимум три новых инфраструктурных проекта. В этом государственном учреждении предусмотрен конкретный показатель ассигнований на финансирование инфраструктурных проектов в размере 5% (470 млн. долл.), при этом на данный момент вложения составляют лишь 1% (96 млн. долл.) (Preqin, 2013). Компания "Авива инвесторс" планирует создать фонды для осуществления инфраструктурных инвестиций, а крупнейшая в мире компания по управлению активами "Блэкрок" учредила отдел долговых обязательств по вложениям в европейскую инфраструктуру, которая будет ссужать капитал компаниям в транспортном секторе (Reuters, 2012). Фонды национального благосостояния располагают активами на сумму свыше 4 трлн. долл., которые могут использоваться для осуществления долгосрочных вложений, например в инфраструктуру (Group of 30, 2013).

По оценкам, опубликованным в одном из исследований, в период 2013–2030 годов для поддержания прогнозируемых темпов роста потребуются вложения в инфраструктуру (включая транспорт, энерго- и водоснабжение и сектор телекоммуникаций) в размере около 57 трлн. долл., и даже этих средств будет недостаточно для восполнения пробелов в техническом обслуживании или для достижения более общих целей развития стран с формирующимся рынком, не говоря уже о расходах на адаптацию в условиях изменения климата (McKinsey Global Institute, 2013). Далее в этом же докладе указывается, что институциональные инвесторы недовольны тем, что они не в состоянии найти в достаточном количестве инструменты, которые позволили бы им добиться достижения контрольного уровня ассигнований на инфраструктурные цели, и что даже в том случае, если пенсионным фондам и компаниям по управлению активами удастся добиться целевого уровня вложения в инфраструктуру порядка 6% против 3% в настоящее время, это означает привлечение за период до 2030 года дополнительно лишь 2,5 трлн. долл., что гораздо меньше необходимых 57 трлн. долл. (а может и более значительной суммы). Хотя эти совокупные вложения в размере 57 трлн. долл. охватывают автодорожный и железнодорожный транспорт, порты, аэропорты, энергетику, водоснабжение и телекоммуникации, на транспорт приходится около 23 трлн. долл., а доля портов

составляет около 1,5 трлн. долларов. По оценкам, приведенным в другом исследовании, в Африке объемы транспортных перевозок возрастут в шесть–восемь раз, а в случае некоторых стран, не имеющих выхода к морю, даже в 14 раз, при этом грузооборот портов увеличится с 265 млн. т в 2009 году до уровня свыше 2 млрд. т в 2040 году (Commonwealth Business Council, 2013).

В период 2000–2009 годов осуществлялось примерно 195 проектов частных инвестиций в контейнерные, насыпные, наливные и многоцелевые терминалы на общую сумму в 38 млрд. долларов. За указанный период инвестиции в 78 проектов создания новых объектов в Азии, Тихоокеанском регионе, Латинской Америке и Карибском бассейне составили порядка 20 млрд. долларов. В тот же период осуществлялось 97 проектов концессий на сумму 15,5 млрд. долл. и 11 договоров аренды и управления на общую сумму в 305 млн. долларов. В последние годы больше всего частных инвестиций привлекают Китай, Индия и Бразилия. В период 2006–2009 годов приток частных средств в Китай составил почти 4 млрд. долл., в Индию – 2,5 млрд. долл. и в Бразилию – 1,5 млрд. долларов. За тот же период сингапурская компания "ПСА интернэшнл" инвестировала 2,92 млрд. долл., "АПМ терминалз" – 2,46 млрд. долл. и "ДП Уорлд" – 1,91 млрд. долл. (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). Китайская фирма "Чайна харбор инжиниринг компани", являющаяся дочерним предприятием "Чайна коммьюникейшнз констракшн компани", имеет глобальный портфель проектов в более чем 70 странах, стоимость которых, по оценкам, превышает 10 млрд. долл. (Sauman Net News, 2012). Эта компания, занимающаяся осуществлением международных операций в области морских инженерных работ и строительством инфраструктурных объектов, продолжает выигрывать крупные подряды на развитие портов во всем мире в сотрудничестве с китайским инвестиционным банком "СИТИК секьюритиз", штаб-квартира которого находится в Шеньчжэне и который зарегистрирован на Гонконгской фондовой бирже.

В Соединенных Штатах ряд портов мобилизовали финансирование на инфраструктурные цели за счет выпуска облигаций на сумму в 12 млрд. долл., которые будут погашаться за счет взимания платы за пользование объектами в настоящее время и в будущем. Использование этого механизма помогает портам расширить приток денежных средств и решать проблемы ликвидности, не полагаясь на государственное финансирование.

Доходные облигации портов погашаются за счет получаемых доходов, сборов с пользователей и тарифных платежей, осуществляемых главным образом клиентами порта (PMSA, 2013). Размещение облигационных займов рассматривается в качестве одного из удобных вариантов мобилизации средств для финансирования новых инфраструктурных проектов. В Кливленде администрация порта выпустила облигации на сумму 90 млн. долл. для строительства на ее территории нового здания, которое затем будет сдано в аренду для получения дохода (The Plain Dealer - cleveland.com, 2013). В Индии не облагаемые налогами облигации также рассматриваются в качестве одного из способов привлечения 769 млн. долл. для осуществления проектов развития портов (Livemint, 2013a). В Перу облигации на сумму 110 млн. долл. были выпущены для финансирования новых инфраструктурных объектов в порту Пайта в регионе Пьюра. В данном случае проект осуществлялся на освоенной территории, которая уже давала доход, что позволило избежать обычно возникающего строительного риска, повышающего цену облигации (Vaschiocchi, 2012). В таблице 4.5 приводятся данные о десяти крупнейших инфраструктурных фондах за период с 2008 года по сентябрь 2012 года.

С. ПОСЛЕДНИЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ ПОРТОВ

Развитие портов рассматривается в качестве катализатора, позволяющего стимулировать экономическую активность и создавать рабочие места. По имеющимся оценкам, в Соединенном Королевстве, хотя оно уже и не является крупным центром товарной торговли, в 2011 году благодаря оказанию морских услуг было создано 262 700 рабочих мест, а стоимость услуг составила 13,8 млрд. фунтов стерлингов (21,5 млрд. долл.) (Oxford Economics, 2013). В сфере распределения в Соединенном Королевстве в целом в 2007 году, по оценкам, было занято 2,67 млн. чел., или 10% от общего числа занятых (Haven Gateway Partnership, 2010). Аналогичным образом ожидается, что близящийся к завершению проект создания терминала "Лондон гейтвей" с шестью причалами позволит создать 12 000 новых рабочих мест, а опосредованно еще 20 000 рабочих мест (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). Практически все государственные органы общенационального, регионального или местного уровня, а также

сами порты имеют планы развития портового хозяйства, призванные повысить благосостояние граждан благодаря предоставлению тех или иных услуг. Эти планы могут разрабатываться с учетом потребностей потребителей в рамках составления плана региональной интеграции или просто с учетом стремления страны привлечь часть грузопотоков. В нижеследующих разделах содержится краткий обзор некоторых тенденций в этой области с перечислением (в английском) алфавитном порядке. Этот перечень не является исчерпывающим, и конкретные порты упоминаются в тексте только для того, чтобы дать представление о региональной перспективе и проиллюстрировать многообразие и характер тенденций. Осуществление других проектов, упомянутых в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, идет своим чередом.

Африка

Контейнерные грузоперевозки расширяются на всем Африканском континенте. По данным недавно подготовленного исследования, в 2011 году объем грузопотоков, прошедших через Западную Африку, составил 3 млн. ДФЭ (CATRAM, 2013). Широко представленная в Африке французская транспортная компания КМА-КГМ продала 49% капитала своего подразделения, занимающегося эксплуатацией терминалов, "Терминал линк" фирме "Чайна мерчантс" за 400 млн. евро (538 млн. долл.) (Dynamar B.V., 2013a). Благодаря этой сделке французская компания получает капитал для вложений по своему основному профилю – в секторе линейного судоходства – в период, когда судовладельцы предлагают строить дешевые суда, а банки неохотно идут на их кредитование. Для покупателя же данный контракт является средством быстро расширить глобальное присутствие на растущем рынке. Другая крупная компания линейного судоходства, МСК, уделяет пристальное внимание порту Ломе в качестве возможного регионального транспортного узла. В Центральной Африке по мнению целого ряда заинтересованных сторон порт Пуэнт-Нуар (Конго) также удачно расположен и может стать крупным перевалочным узлом для морских перевозок по маршрутам Север–Юг и по маршрутам Восток–Запад до портов Латинской Америки. В числе проектов по развитию инфраструктуры, осуществлявшихся в последнее время иностранными инвесторами, можно назвать сооружение третьего причала в порту Дакар

компанией "ДП уорлд", третьей причальной стенки в порту Ломе для компаний "Болоре" и "ТИЛ/МСК" (в настоящее время часть капитала принадлежит компании "Чайна мерчантс") и инфраструктурных объектов в Котону (Бенин) и Пуэнт-Нуаре для компании "Болоре" (CATRAM, 2013). Подробная информация о ряде других осуществляющихся в настоящее время проектов развития африканских портов представлена в нижеследующих пунктах.

В Абиджане, Кот-д'Ивуар, планы расширения порта предусматривают доведение грузооборота до 1–1,5 млн. ДФЭ. В начале 2013 года администрация абиджанского порта и "Чайна харбор инжиниринг компани лимитед" подписали контракт на сумму 933 млн. долларов. Проект предусматривает дноуглубление подходного канала и акватории гавани, сооружение контейнерного терминала и терминала накатных грузов, а также реконструкцию волнолома, защищающую подходной канал (Dredging Today, 2013). АПМТ вкладывает 40 млн. долл. в контейнерный терминал, который позволит обрабатывать в Абиджане суда вместимостью 8 000 ДФЭ (Sea-web, 2013).

В Камеруне с подписанием соглашения между министром шахт, промышленности и технологического развития и австралийской компанией "Санденс ресурсез" (через ее основного партнера "Кам айрен") продвигается реализация проекта разработки Мбаланского месторождения железной руды. Соглашение позволит разработчикам месторождения приступить к мобилизации средств в размере 8,7 млрд. долл., необходимых для осуществления строительных работ, предусматривающих, в частности, постройку железнодорожной линии протяженностью в 510 км для транспортировки железной руды с шахты Мбарга до камерунского побережья, а также 70-километровой железнодорожной ветки, которая обеспечит связь с Конго. В Лолабе вблизи Криби будет построен глубоководный терминал для экспорта железной руды, который сможет принимать балкеры для перевозки железной руды "чайнамакс" (Cameroon Tribune, 2012). Регион Камеруна–Конго–Габона сравнивают с регионом Пилбара в Западной Австралии, где находятся одни из самых крупных месторождений железной руды в мире (Financial Times, 2013b).

В Гане Управление портов и гаваней Ганы и "Чайна харбор инжиниринг компани" подписали соглашение о начале реализации первого этапа проекта развития инфраструктуры порта

Такоради стоимостью 150 млн. долларов. Проект, рассчитанный на три года, предусматривает снос и перестройку офисных зданий порта, расширение и реконструкцию подъездных дорог, расширение и освоение прибрежной полосы и строительство водохозяйственных сооружений и электроэнергетических объектов (Cauman Net News, 2012).

В Кении правительство выделило 12 млн. долл. (1 млрд. кенийских шиллингов) для покупки территории, позволяющей осуществить проект развития порта Момбаса с созданием свободного порта, где производители смогут осуществлять деятельность при пониженных ставках налогообложения (Daily Nation, 2013). Порт Момбаса обрабатывает порядка 19,6 млн. т грузов, в том числе около 4 млн. импортных грузов и 5 млн. т грузов, следующих в соседние страны. Крупнейшим получателем транзитных грузов является Уганда, на которую приходится почти 85% (4,2 млн. т) этих грузопотоков, где доля импорта составляет 90%. Вторым по величине транзитным рынком является Демократическая Республика Конго (8%, или 430 000 т). Из общего объема грузов, проходящих через Момбасу, 72% предназначено для внутреннего рынка Кении, 22% – для Уганды, 2,3% – для Демократической Республики Конго, 1,5% – для Руанды и менее 1% – для Объединенной Республики Танзания, Бурунди, Южного Судана и Сомали (The East African, 2012).

В мае 2013 года в Сьерра-Леоне был подписан меморандум о договоренности (МОД) между Министерством горнодобывающей промышленности и минеральных ресурсов и компанией "Чайна Кинхо энерджи груп ко. лтд.". МОД предусматривает, в частности, осуществление инвестиций в объеме 6 млрд. долл. для строительства железной дороги от Тонколили до Сулимы и глубоководного порта с выгрузкой товаров на причал (Awareness Times, 2013).

В Объединенной Республике Танзания в 2013 году было объявлено о заключении с правительством Китая соглашения о постройке нового порта стоимостью в 10–11 млрд. долл. в историческом портовом городе Багамойо. Новый порт станет крупнейшим во всей Африке и после завершения работ сможет обрабатывать порядка 20 млн. ДФЭ в год (в настоящее время грузооборот порта Дар-эс-Салам составляет 800 000 ДФЭ). Проект предусматривает строительство 34-километровой автодороги от Багамойо до Мландизи и

65-километровой железнодорожной ветки, которая соединит Багамою с железной дорогой Танзания–Замбия и Центральной железнодорожной линией. Согласно этому двустороннему соглашению, Китай должен выделить в 2013 году 500 млн. долл. для начала работ по строительству порта, а остальная часть пакета китайской финансовой помощи поступит в 2014 и 2015 годах (Sabahionline.com, 2013; The East African, 2013). Ожидается также, что руководить работой порта будут китайские операторы; порт будет обслуживать морские суда, но не обязательно только из Китая (Africaninvestor, 2013). Новый порт позволит разгрузить порт Дар-эс-Салам, который, вероятно, найдет другие возможности в нишевых секторах. Китай уже финансирует проект стоимостью в 1,2 млрд. долл. по сооружению газопровода протяженностью 532 км, от недавно открытых залежей газа на юге Объединенной Республики Танзания и в северной части Мозамбика до порта Дар-эс-Салам (World Socialist Web Site, 2013). Сооружение нового порта является приятным известием для соседних не имеющих выхода к морю стран – Руанды, Бурунди и Уганды, у которых появятся альтернативные возможности при осуществлении перевозок импортных и экспортных грузов через Момбасу, Кения, или Дар-эс-Салам. Постройка нового порта может негативно сказаться на положении Момбасы, поскольку судоходные линии, возможно, предпочтут организовать заход судов непосредственно в новый порт Багамою. Из-за неэффективности операций в порту Момбаса сроки транспортировки импортных грузов в страны, не имеющие выхода к морю, могут возрасти на 50–80% (The East African, 2013).

Американский континент

На Американском континенте главными факторами, определяющими развитие портов, являются ожидаемое открытие расширенного Панамского канала и те последствия, которые это вызовет для портов восточного побережья. В силу ограничений размера судов, которые исторически накладывались шириной Панамского канала, порты восточного побережья и Карибского бассейна, как правило, уступали в размерах своим собратьям на побережье Тихого океана. Работы по расширению Панамского канала планируется закончить к началу 2015 года, в результате грузоподъемность контейнеровозов, которые смогут проходить через него, возрастет с максимального уровня около 4 800 ДФЭ в настоящее время до 13 000 ДФЭ.

На Ямайке "Чайна харбор инжиниринг компани" намеревается вложить в создание перевалочного порта порядка 1,2–1,5 млрд. долларов. Управление портов Ямайки и "Чайна харбор инжиниринг компани лимитед" подписали МОД о строительстве нового перевалочного порта в Форт-Огасте. Однако затем масштабы проекта выросли, и теперь нужно найти новое место с большей территорией, которое пока еще не определено (Port Finance International, 2013). Эти планы являются составной частью крупной программы инфраструктурных инвестиций, разработанной с учетом стремления Ямайки стать к 2015 году глобальным логистическим транспортным узлом; программа также предусматривает модернизацию идущей с севера на юг автомагистрали "Хайвей 2000" и осуществление дноуглубительных работ в Кингстонской гавани, для того чтобы в нее могли заходить более крупные грузовые суда (RJR News, 2013).

В Никарагуа в июне 2013 года конгресс утвердил планы постройки канала, который будет соперничать с Панамским. Стоимость проекта оценивается в 40 млрд. долл., и канал будет построен и эксплуатироваться китайской компанией "Гонконг Никарагуа канал девелопмент инвестмент Ко. лтд". Компания получила 50-летнюю концессию на постройку и эксплуатацию канала с возможностью продления концессии еще на 50 лет. Канал, по всей вероятности, будет в три раза длиннее Панамского канала (около 250 км), при этом проект предусматривает создание двух зон свободной торговли, аэропорта, грузовой железной дороги и нефтепровода (The Guardian, 2013). Самое главное, канал в Никарагуа будет шире Панамского канала и сможет пропускать крупнейшие в мире грузовые суда, в том числе суда компании "Маерск" класса "Triple E" вместимостью 18 000 ДФЭ (CNNMoney, 2012). Правительство Никарагуа рассчитывает в течение десяти лет получать от эксплуатации канала по 10 млн. долл. в год (The Guardian, 2013).

Министерство транспорта и связи Перу и Министерство земельных ресурсов, транспорта и морских дел Республики Корея подписали МОД о модернизации планов развития четырех перуанских портов (Икитор, Ило, Салавери и Сан-Хуан-де-Маркона) (Shipping Seenews, 2013). По сообщению Национального управления портов, в этот сектор страны в 2015 году будет вложено свыше 2 млрд. долларов. Планы осуществления капиталовложений в государственные порты

включают реализацию первой очереди программы компании "ДП Уорлд" по вложению 617 млн. долл. в терминал Муэлье-Сур в порту Кальяо в Лиме, инвестирование 228 млн. долл. в терминал порта Пайта, управляемого консорциумом "Терминалес портуариос эуроандинос", и 332 млн. долл. в терминал по экспорту СПГ в Пампа Мельчорита (Fruitnet, 2011). За период после вступления двустороннего соглашения в силу 1 августа 2011 года корейский экспорт в Перу увеличился на 29%, в частности экспорт железной руды возрос на 263%, цветных телевизоров – на 268%, нефтехимической продукции – на 57% и легковых автомобилей – на 42,5% (около трети всех новых автомобилей, проданных в Перу, произведено в Республике Корея). Помимо этого, инвестиции из Республики Корея поступают, в частности, в сектор нефти и углеводородов и горнодобывающую промышленность (Financial Times, 2013с).

В Соединенных Штатах Управление портов Вирджинии получило от компании "АПМ терминалз" инициативное предложение, предусматривающее уплату 3,9 млрд. долл. за право эксплуатировать морские терминалы Управления в течение 48 лет, а от компании "Джи-Пи Морган" – предложение заплатить 4,66 млрд. долл. за 50-летнюю концессию. Конкурентное предложение "Джи-Пи Морган" первоначально было представлено фондом "РРЕФ Америка", входящим в Группу Немецкого банка. Третье предложение, поступившее от "Карлайл инфраструкчер партнерз", подразделения "Карлайл групп", которое занимается инвестициями в инфраструктуру, было отозвано (Suffolk News-Herald, 2013). В конечном счете Управление отклонило все предложения и пошло по пути рационализации своих управленческих и финансовых структур. Полагают, что участие иностранных деловых кругов в Вирджинии и других портах восточного побережья Соединенных Штатов не за горами, поскольку после расширения Панамского канала в регион, по всей вероятности, придут более крупные суда, которым нужна более развитая инфраструктура портов. В Нью-Йорке ведутся работы по повышению высоты Байонского моста, чтобы под ним могли проходить более крупные суда, следующие в морской терминал Нью Арк – Элизабет, являющийся крупнейшим контейнерным портом на восточном побережье.

Азия

В Азии осуществление проектов развития портов в значительной мере стимулируется импортом сырья и увеличением выпуска промышленной продукции. Ведущие позиции в мире по грузообороту и эффективности портов по-прежнему занимает Китай, который все больше превращается в поставщика кадров специалистов по вопросам строительства портов и осуществления управления ими. По мере возрастания стоимости рабочей силы в Китае некоторые производственные процессы переносятся в соседние страны, и китайским компаниям удается воспользоваться этой тенденцией, предоставляя другие услуги более высокого уровня, например услуги специалистов в области портового строительства.

В Камбодже с учетом резкого увеличения грузопотоков, проходящих через существующие порты страны, в 2013 году в столице состоялась официальная церемония открытия нового грузового терминала. Терминал расположен в округе Киенсвай в провинции Кандаль в 30 км от действующего порта в Пномпене, и его стоимость превысила 28 млн. долларов. После завершения второй очереди проекта терминал, строительство которого финансировалось правительством Китая, сможет обрабатывать 300 000 ДФЭ (PortCalls Asia, 2013).

В Индии прорабатываются планы предоставления трестам, управляющим работой портов, права сдавать в аренду земельные участки частным компаниям в целях создания промышленных или особых экономических зон и увеличения объемов перевозки. Это предложение затронет 12 крупных портов (Ченнаи, Когчи, Эннор, Джавахарлал Неру, Калькутта (включая Халдию), Кандла, Мармаган, Мумбаи, Нью-Мангалор, Парадип, Тутикорин и Вишакхапатнам), которые в состоянии обрабатывать свыше 740 млн. т грузов ежегодно и через которые проходит примерно 58% перевозимых морем внешнеторговых грузов Индии. Предлагаемая политика распоряжения портовыми территориями позволит портам с согласия своих попечительских советов сдавать земельные участки в аренду на срок до 30 лет. Арендное соглашение сроком свыше 30 лет и максимум до 99 лет следует по рекомендации попечительского совета порта направлять в Министерство судоходства для утверждения в соответствующем комитете (Livemint, 2013b). Созданный при Кабинете министров Комитет

по экономическим вопросам рассматривает в настоящее время два новых проекта развития портов в других районах Индии. Один порт, Дугараджапатнам, расположен в 45 км от Гудура и приблизительно в 140 км к северу от порта Ченнаи. Согласно предложенному проекту порт, который будет расположен на территории в 5 000 акров и согласно расчетам сможет обрабатывать 50 млн. т грузов в год, станет после Вишакхапатнама вторым по величине контролируемым центральным правительством портом в штате Андхра-Прадеш. Второй проект предусматривает создание чуть более крупного порта с расчетным грузооборотом в объеме 54 млн. т в год на острове Сагар в Западной Бенгалии. Эти проекты являются составной частью проводимой правительством "политики восточной ориентации", благодаря которой к 2020 году на основе ГЧП национальные мощности по погрузке грузов на суда должны быть увеличены втрое до 3,13 млрд. т (The Hindu, 2013). Контейнеризовано чуть более одной пятой части индийских грузоперевозок, что составляет примерно половину от среднемирового уровня (The Economist, 2013a). Правительство планирует повысить этот показатель в результате создания контейнерных терминалов вдоль восточного побережья страны в портах Эннор, Какинада, Карайкал, Каттупалли и Кришнапатнам (Drewry Container Insight, 2013).

Также в Индии в настоящее время в стадии рассмотрения находится проект нормативного документа, наделяющего крупные порты правом устанавливать свои тарифы с учетом конъюнктуры рынка. В настоящее время ставки тарифов регулируются Управлением по тарифам крупных портов. Полагают, что частный сектор, прежде чем осуществлять инвестиции, ждет, какое окончательное решение будет принято в отношении механизма расчета тарифов. Действительно, это соображение называлось в качестве одной из главных причин того, что ни одна частная компания не участвовала в трех проводившихся в последнее время конкурсах по проектным предложениям для портов Ченнаи, Тутикорин и Вишакхапатнам (Business Standard India, 2013). Предлагается корректировать структуру нового тарифа один раз в год с частичной индексацией с учетом инфляции. Примечательно, что статистические данные о грузопотоках, суточной производительности причалов, средней оборачиваемости судов, среднем времени ожидания подачи к причалу, доле простоя в общем времени стоянки судна у причала, а также о фактических тарифных ставках, взимаемых

на причалах и в терминалах, принадлежащих каждому крупному порту, должны представляться в течение 15 дней по окончании каждого месяца (The Economic Times, 2013). Однако существует также мнение, что деятельность индийских портов регулируется чересчур жестко и что частные порты страны прибыльнее государственных и что, возможно, следует провести дальнейшую либерализацию (Lloyd's List, 2013a).

В Мьянме действующий порт Янгон по своим возможностям не отвечает требованиям времени, и для того чтобы помочь стране более эффективно интегрироваться в мировую торговлю, требуется постройка новых терминалов. Однако по-прежнему не очень ясно, где они будут размещаться. Выделены две возможные площадки: одна в Кьяукпью к северу от Янгона, где завершается строительство нефтепровода и газопровода через Мьянму в китайскую провинцию Юньнань, а другая – к югу в Тавое, который находится лишь в 250 км от Бангкока и может стать ценным источником транзитных грузов. Необходимо дополнительно проанализировать вопросы спроса, доходов, инвестиций, сроков, а также технические аспекты (The Vancouver Sun, 2013). Для непосредственного обслуживания Янгона к югу от города будет построен новый порт Тхилава, который обойдется в 200 млн. долл. (The Economist, 2013b).

В Шри-Ланке в 2013 году вступил в строй третий контейнерный терминал, предусмотренный первым этапом программы расширения порта Коломбо, при этом последний этап планируется завершить к 2016 году. Порт принимает суда осадкой до 18 м, а вылет консоли контейнерного крана перекрывает 24 ряда контейнеров, что позволяет ему обрабатывать самые крупные контейнеровозы, в том числе контейнеровозы компании "Маерск" класса "Triple" E. Новый терминал сможет эффективнее обслуживать перевозки грузов из индийских портов и до них, хотя конкуренция между портами региона обострится (Drewry Container Insight, 2013).

В Таиланде новый закон о ГЧП должен сократить сроки реализации проектов. Законом будет установлен предельный срок в размере 180 дней для подписания договора после выигранных государственных торгов, а также создан Комитет по пятилетним стратегическим планам развития. Этот контрольный комитет в составе 17 членов возглавит премьер-министр. В законе также предусмотрено, что член Комитета не может входить в состав

выигравшей торги компании в течение трех лет после выхода из состава Комитета. За все время действия предыдущего закона о ГЧП 1992 года было рассмотрено только 40 проектов, в том числе 33 с участием частного сектора и национальных государственных агентств и 7 с участием органов власти на уровне провинции (The Nation, 2013).

Реформы в инфраструктурном секторе страны предусматривают, в частности, строительство на протяжении предстоящих семи лет высокоскоростных железных дорог, еще четырех портов и других объектов транспортной инфраструктуры, инвестиции в которые составят в общей сложности 67,6 млрд. долларов. Порты должны размещаться на берегах главной реки Бангкока и побережье Сиамского залива и

Андаманского моря. Правительство считает, что эти проекты позволят повысить темпы экономического роста Таиланда на 1% в год и создать 500 000 рабочих мест. Привлекая средства из-за границы, можно избежать задержек, возникающих из-за ежегодной процедуры утверждения бюджета, и успокоить таким образом инвесторов, опасаящихся задержек в реализации проектов. При финансировании проектов из регулярного годового бюджета могут возникнуть проблемы при смене правительства или политического курса, поскольку при этом может быть прекращено финансирование утвержденных программ. Законопроект о заимствованиях позволит частным инвесторам увереннее планировать свои инвестиции в инфраструктурные объекты (Sea News Turkey, 2013).

Диаграмма 4.1. Сопоставление производительности портов в разбивке по регионам (2013 год)



Источник: Journal of Commerce and Ocean Shipping Consultants.

Европа

В Европе тенденции в области развития портов связаны главным образом с строительством новых терминалов в действующих портах, а не со строительством совершенно новых объектов. В результате в значительной мере процесс реформ касается скорее организационных и эксплуатационных аспектов деятельности портов.

В Бельгии возникла необходимость пересмотра организационной практики в целях повышения показателей деятельности. Компания "ДП Уорлд" и ее партнеры, эксплуатирующие терминал "Антверп гейтвей", а также терминал Дерганк компании ПСА, задолжали администрации порта Антверпена около 70 млн. евро (93 млн. долл.) в виде штрафов за невыполнение обязательств в отношении объемов операций, что вызывалось главным образом сокращением грузоперевозок из-за глобального спада (Dynamar B.V., 2013b)¹.

В концессионные соглашения об эксплуатации контейнерных терминалов могут включаться оговорки о минимальных объемах грузооборота. В случае падения грузооборота ниже установленного уровня арендатор, т.е. оператор терминала, должен предоставить возмещение владельцу, каковым обычно является управление порта. Однако управление порта Антверпен объявило, что оно снизит штрафы за недостижение установленных по договору объемов в случае терминала "Антверп гейтвей" компании "ДП Уорлд" до 4,0 млн. евро (5,1 млн. долл.) и до 9,47 млн. евро (12,1 млн. долл.) для терминала Дерганк компании ПСА (Dynamar B.V., 2013b).

Европейская комиссия выступила с новой инициативой по совершенствованию работы 319 основных морских портов. Эта рекомендация предусматривает внесение изменений в законодательство, которые помогут операторам портов повысить уровень обслуживания и модернизировать свою базу, наделяя их в то же время более широкой финансовой автономией. В настоящее время 74% товаров, поступающих в Европу или отгружаемых из нее, перевозятся морским путем, причем одна пятая из этого количества проходит всего через три порта: Роттердам, Гамбург и Антверпен. Такая концентрация выливается в перегруженность портов и влечет дополнительные издержки для грузоотправителей, транспортных операторов и потребителей. Новое предложение может позволить европейской экономике сэкономить к 2030 году до 10 млрд. евро (12,8 млрд. долл.)

и содействовать развитию новых коротких морских маршрутов (Eurora, 2013). Согласно этому предложению обработка грузов и обслуживание пассажиров исключаются из сферы действия правил о доступе к рынкам. Предусматривается создание нового комитета социального диалога, который будет заниматься урегулированием вопросов реформы на рынке труда. Планируется ужесточить процедуры предоставления концессий и государственных подрядов, а также финансовые процедуры, что повысит прозрачность порядка установления размера сборов. При этом порты наделяются более широкими правами взимать инфраструктурные сборы и снижать сборы в случае судов с более оптимальными экологическими характеристиками (Lloyd's List, 2013b).

В Нидерландах для судоходства открыта новая зона порта Роттердам Маасвлакте 2, в результате чего теперь доступ в эту зону обеспечивается по суше, железной дороге и воде. К концу 2013 году планируется начать операции по перегрузке грузов с судна на судно. Сооружение двух контейнерных терминалов в зоне Маасвлакте 2 – терминал "Роттердам уорлд гейтвей" компании "ДП Уорлд" и терминала базирующейся в Нидерландах АПМТ – идет по графику, и терминалы должны быть сданы в эксплуатацию в конце 2014 года (Lloyd's List, 2013a).

D. АНАЛИЗ РАБОТЫ ПОРТОВ

Эффективно функционирующие порты позволяют снизить транспортные издержки, создавая условия для более своевременной и экономичной по затратам доставки товаров на рынки и их отгрузки в другие пункты назначения. В ряде мандатов ЮНКТАД, полученных ею от государств-членов, говорится о необходимости оказывать содействие развивающимся странам в деле снижения транспортных издержек (пункты 57, 121, 165, 166 Аккрского соглашения и пункты 45, 47 и 48 Дохинского мандата), к тому же ЮНКТАД давно занимается вопросами реформы деятельности портов. Прежде внимание в значительной мере заострялось на том, как помочь портам определить показатели эффективности, позволяющие измерить и зафиксировать результаты деятельности. Следующим логическим шагом должен стать обмен между странами своими данными для выявления извлеченных уроков и примеров передовой практики. Информация о результатах работы портов аналогичных размеров может позволить добиться улучшения показателей деятельности и снижения транспортных издержек.

Значительный объем данных, накопленных портами, включает информацию не только о грузах, но и об активах, эксплуатации оборудования, его техническом состоянии и обслуживании. Эти данные используются управляющими портов для отслеживания результатов деятельности и планирования будущих потребностей. Однако порты, как правило, оценивают свои результаты изнутри и в ретроспективе, т.е. они сегодня оценивают, насколько хорошо они действовали вчера, а не с учетом того, как работают их конкуренты сегодня.

В некоторых странах существует обязательный порядок представления данных портов правительству страны для анализа. В предыдущем разделе С (Последние тенденции в развитии портов) приводился пример статистических данных о деятельности портов, собираемых правительством Индии. Однако во многих развивающихся странах имеется только один главный порт, и сравнивать его с другими невозможно. Несмотря на всю проводимую работу по составлению отчетности, такая информация редко публикуется портами или на национальном уровне, а тем более в глобальных масштабах. Порты могут неохотно публиковать такие данные, поскольку, во-первых, их никто не заставляет делать это, а во-вторых, у них нет прямой заинтересованности публиковать такие данные на не взаимной основе. Это важный момент, поскольку, если порты не будут ясно видеть пользу для себя от таких действий, ситуация вряд ли изменится без внешнего вмешательства.

Такое внешнее вмешательство имело место в начале 2013 года, когда "Джурнал оф коммерс" вместе с "Оуэшн шиппинг консалтантс" на основе данных, полученных от 17 линейных судоходных компаний, суда которых заходят в 650 портов, составили рейтинговый перечень производительности портов (Journal of Commerce, 2013). Как показано на диаграмме 4.1, анализ этих данных позволяет сопоставлять производительность контейнерных портов по регионам. Полученные результаты показывают, что производительность портов оценивалась по числу грузоподъемов в час в различных обширных географических регионах. Свободного доступа к первичным данным и информации о том, как производились расчеты, пока нет. Проведенные исследования свидетельствуют о наличии больших колебаний среднего времени обработки грузов от 19 грузоподъемов в час в африканских портах до 71 грузоподъема в час в портах Северной

Азии. Серьезным недостатком является то, что порты не могут увидеть свои результаты в сопоставлении с другими портами, хотя в отдельных перечнях проводится сопоставление по выборке портов; другой минус заключается в том, что данный список ограничивается контейнерными операциями, на которые приходится примерно 15% глобальной производительности портов. Наиболее существенным является тот фактор, что данные о деятельности портов имеются не только у портов. Информацию о производительности портов собирают и их клиенты, и, если порты не будут публиковать собственную статистику, им будет трудно оспорить какие-либо заявления о неэффективности.

В одном из возможных вариантов действий порты могли бы публиковать собственные данные, не полагаясь на оценку их деятельности клиентами. В этом случае одной из задач директивных органов было бы убедить порты представлять такие данные на добровольной основе. Можно разработать официальную систему отчетности на национальной основе, однако при этом нет гарантии, что эти усилия найдут взаимный отклик со стороны других стран. В любом случае потребуется единая база данных для облегчения публикации данных в целях независимого анализа. Анализ может производиться Исследовательской сетью по вопросам производительности портов, которая представляет собой неформальную группу научных работников различных институтов из разных районов мира, которые ежегодно проводят совещание параллельно с Международной ассоциацией экономистов морского транспорта. Публикация первичных данных также позволила бы портам проводить анализ собственными силами, не полагаясь на навязываемые им сопоставления. В результате порты, находящиеся в нижней части любого общего рейтинга, могли бы получить более полезные показатели, сопоставляя свою деятельность с деятельностью своих аналогов или портов в других регионах.

Какие данные должны собираться

Двумя важнейшими аспектами измерения производительности являются объемы и сроки. Объем, который является показателем грузооборота порта или его пропускной способности, выражается либо в определенных единицах (ДФЭ), либо в весовых показателях (тоннах). Полезным показателем, легко поддающимся сравнению, является время нахождения товара в порту. В порядке примера

показателей тех или иных сроков в порту можно назвать время оборачиваемости судна, срок ожидания в порту, коэффициент занятости причалов, срок грузообработки судна у причала, сроки нахождения грузов в порту и число операций по перемещению грузов кранами в час. Таким образом, на первоначальном этапе при сопоставлении глобальных показателей производительности портов главное внимание следует уделять срокам и объемам. Определение того, как долго судно находится в порту и какое количество груза перегружается, представляется реально достижимым первым шагом к созданию какой-либо системы глобальной оценки производительности портов. Кроме того, данные должны охватывать все виды грузов, а не только контейнеры.

Е. ВЫВОДЫ

Порты во всем мире продолжают развиваться, несмотря на наблюдающуюся в последнее время неопределенную ситуацию в мировой торговле, а может быть, и в результате такой неопределенности. Обычно порты относят к числу долговременных инвестиционных объектов, которые обеспечивают постоянный доход, чем и объясняется их привлекательность для компаний,

управляющих долгосрочными активами. Вместе с тем возрастает и капиталоемкость портов, что объясняется ростом городов, порождающим территориальные ограничения, из-за которых портам при расширении приходится выносить свои структуры все дальше в море; кроме того, проекты развития портов удорожаются сложностью суперструктур и операций по обработке грузов. Однако развивающиеся страны должны выиграть как от того, что владельцам инвестиционных портфелей нужно вкладывать средства в долгосрочные стабильные предприятия, так и от того, что международным операторам терминалов, отработавшим свои методы в некоторых самых загруженных портах мира, теперь требуются новые рынки, на которых они могли бы приложить свой опыт. Без реформы портов странам будет сложно доставлять свою продукцию на рынки по конкурентоспособным ценам, равно как и удовлетворять свои потребности по разумным ценам. Эффективность портов, являющаяся предметом беспокойства для многих развивающихся стран и для ЮНКТАД, благодаря распространению современных методов сбора данных станет реальностью в результате усилий самих управляющих портами или же тех, кто пользуется услугами этих хозяйственных организаций.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Africainvestor* (2013). China builds the biggest port in Africa. 8 April.
- Awareness Times* (2013). \$6Billion Chinese investment for Sierra Leone. 13 May.
- Bacchiocchi GG (2012). The project bond evolution: Port of Paita case study. *Latin Infrastructure Quarterly*. Issue 4. June.
- Bond DL, Platz D and Magnusson M (2012). Financing small-scale infrastructure investments in developing countries. DESA Working Paper No. 114. ST/ESA/2012/DWP/114. May.
- Business Standard India* (2013). Private bidders give port sector a miss. 11 May.
- Cameroon Tribune* (2012). Cameroon: Cam Iron gets mining convention for Mbalam iron project. 30 November.
- CATRAM (2013). Market study on container terminals in West and Central Africa. Final report – MLTC/CATRAM. 23 January. 1–133.
- Cayman Net News* (2012). China Harbour wins major Ghana port project. 27 September.
- CNNMoney* (2012). Nicaragua OKs canal to be built by Chinese company. 27 September.
- Commonwealth Business Council (2013). *Africa Infrastructure Investment Report*. ISBN 978-0-9570432-6-8. London. March.
- Daily Nation* (2012). Sh1bn set aside for free port project. 5 December.
- Dredging Today* (2013). Dredging Today – Côte d'Ivoire: CHEC Signs EPC Contract for Abidjan Port Dredging. 24 January.
- Drewry Container Insight* (2013). Competition heating up on India's East Coast. 17 March.
- Dynamar B.V. (2012). DynaLiners Weekly. 21 December.
- Dynamar B.V. (2013a). DynaLiners Weekly. 5 April.
- Dynamar B.V. (2013b). DynaLiners Weekly. 29 March.
- Engel EM, Fischer RD and Galetovic A (2010). The economics of infrastructure finance: Public-private partnerships versus public provision. *EIB Papers*. 15(1): 40–69.
- Europa* (2013). Press release – Commission proposes upgrade for 300 key seaports. 23 May.
- Financial Times* (2013a). Pension funds wary of UK infrastructure. 7 February.
- Financial Times* (2013b). Sundance calls off takeover by Hanlong. 9 April.
- Financial Times* (2013c). Peru: the South Koreans are coming. Beyondbrics blog. 4 May.
- Fruitnet (2011). Peru to boost port investment. 16 March.
- Group of 30 Working Group (2013). *Long-term Finance and Economic Growth*. ISBN 1-56708-160-6. Group of Thirty. Washington D.C.
- Haven Gateway Partnership (2010). The economic impact of the ports, transport and logistics industry on the Haven Gateway area. Colechester, United Kingdom.
- Holman Fenwick Willan LLP (2013). Global investment in ports and terminals. Ports and Terminals. Holman Fenwick Willan LLP. London.
- Journal of Commerce* (2013). Introducing JOC port productivity. *Journal of Commerce*. 14(3).
- Livemint* (2013a). Tax-free bonds issued by ports get poor response. 19 March.
- Livemint* (2013b). Policy aims to attract port infrastructure investments. 21 April.
- Lloyd's List* (2013a). Power ports. *Lloyd's List – Ship Operations*. 19 June.
- Lloyd's List* (2013b). Brussels moves to prevent price abuse at European ports. *Lloyd's List – Ports and Logistics*. 23 May.
- McKinsey Global Institute (2013). Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year. McKinsey and Company. New York. January.
- OECD (2011). Pension funds investment in infrastructure – a survey. September. Available at <http://www.oecd.org/sti/futures/infrastructureto2030/48634596.pdf>.
- Oxford Economics (2013). The economic impact of the UK maritime services sector. Oxford Economics. February. Available at <http://www.oxfordeconomics.com/publication/open/239345> (accessed 26 September 2013).
-

- PMSA* (2013). Port investment. Pacific Merchant Shipping Association. Available at <http://www.pmsaship.com/port-investment.aspx> (accessed 25 September 2013).
- Port Finance International* (2013). Chinese company to invest more than \$1.2bn in new Jamaican transshipment port - Port Finance International. 5 February.
- PortCalls Asia* (2013). Cambodia opens new container terminal. 28 January.
- Preqin* (2012). 2012 *Preqin Infrastructure Review*. Preqin.
- Preqin* (2013). Infrastructure spotlight. April.
- Reuters* (2012). BlackRock to tap infrastructure debt demand. 26 November.
- RJR News* (2013). Plan for trans-shipment port at Fort Augusta abandoned, larger site being sought. 30 April.
- Sabahionline.com* (2013). Tanzania and China sign port development package. 27 March.
- Sea News Turkey* (2013). Bangkok seeks US\$67m loan to build infrastructure, ports and railways. 31 March.
- Sea-web* (2013). News and analysis. APMT explains plans at African ports. 13 June.
- Shipping Seenews* (2013). Peru to update plans for 4 ports with support from South Korea. 7 March.
- Suffolk News-Herald* (2013). VPA punts port bids. 26 March.
- The East African* (2012). Congestion at Mombasa port slows down trade in EAC bloc. 13 December.
- The East African* (2013). With \$11bn Bagamoyo port, Tanzania prepares to take on EA hub Mombasa. 11 May.
- The Economic Times* (2013). Major ports will soon be allowed to fix market-linked tariff. 19 March.
- The Economist* (2013a). China's foreign ports – the new masters and commanders – China's growing empire of ports abroad is mainly about trade, not aggression. 8 June.
- The Economist* (2013b). New bay dawning. 27 April.
- The Guardian* (2013). Nicaragua waterway to dwarf Panama canal. 12 June.
- The Hindu* (2013). Cabinet nod for two new major ports in West Bengal, Andhra Pradesh. 9 May.
- The Nation* (2013). New act tipped to speed up projects. 27 May.
- The Plain Dealer - cleveland.com (2013). Port Authority board approves \$90 million bond deal for new Cuyahoga County headquarters. 14 March. Available at http://www.cleveland.com/business/index.ssf/2013/03/port_authority_board_approves.html (accessed 25 September 2013).
- The Vancouver Sun* (2013). Thai–Burma port project stalled. 24 February.
- World Socialist Web Site* (2013). New Chinese president courts Africa. 28 March.
- UNCTAD (1985). *Port Development: A Handbook for Planners in Developing Countries*. TD/B/C.4/175/Rev. 1. United Nations publication. New York.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Доли всех партнеров распределяются следующим образом: "ДП Уорлд" – 42,5%, "Зим портс" – 20%, "Коско Пасифик" – 20%, "Терминал линк/КМА КГМ" – 10% и "Дуйспорт" – 7,5%.

5

ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ

В настоящей главе представлена информация о некоторых существенных правовых вопросах и последних изменениях в области регулирования в сфере транспорта и упрощения процедур торговли наряду с информацией о состоянии дел в связи с основными конвенциями, касающимися морских перевозок. К числу важных вопросов относятся вступление в силу Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года (КТМС-2006) (с 20 августа 2013 года) и Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года (ПАЛ-2002) (с 23 апреля 2014 года), а также целый ряд изменений в области регулирования, касающихся обеспечения безопасности морских перевозок и цепей поставок товаров и природоохранных вопросов.

В целях содействия осуществлению вступившего в силу 1 января 2013 года комплекса технических и эксплуатационных мер по повышению энергоэффективности и сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) от международного судоходства в октябре 2012 года и в мае 2013 года в Международной морской организации были приняты дополнительные руководства и унифицированные толкования. Кроме того, в мае 2013 года была принята резолюция о содействии техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящимся к повышению энергоэффективности судов, и достигнуто соглашение о начале проведения нового исследования для проведения дополнительного расчета выбросов ПГ для сектора морского судоходства. В вопросе о возможном принятии рыночных мер в целях сокращения выбросов ПГ от международного судоходства по-прежнему отмечаются разногласия, и обсуждение было отложено.

Результаты проводимой ЮНКТАД работы по анализу национальных планов упрощения процедур торговли показывают, что упрощение процедур торговли остается сложной задачей, но при этом сами развивающиеся страны рассматривают эту деятельность в качестве одной из приоритетных областей национального развития. Выявляя основные области несоответствия с положениями будущего соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, авторы доклада дают представление о масштабах необходимых затрат времени и ресурсов и о потребностях развивающихся стран в области технического содействия и укрепления потенциала.

А. ВАЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

1. Вступление в силу Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года

После ратификации Российской Федерацией и Филиппинами 20 августа 2012 года КТМС-2006 вступает в силу 20 августа 2013 года¹. В Конвенции, которая была принята в 2006 году под эгидой Международной организации труда (МОТ) и ИМО, сведено воедино и обновлено свыше 68 международных трудовых норм, касающихся моряков, и определен круг их обязанностей и прав в трудовых и социальных вопросах в морском секторе. Конвенция рассматривается в качестве важного четвертого компонента, дополняющего систему трех основных конвенций ИМО, а именно Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года, Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) 1978 года и Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ).

КТМС-2006 призвана обеспечить достойные условия труда моряков, которых в мире насчитывается более 1,2 млн. человек, и создать условия для добросовестной конкуренции судовладельцев. После вступления в силу новой конвенции ее положениями будут охвачены моряки, работающие на судах, составляющих примерно 70% тоннажа мирового торгового флота. В Конвенции закреплены минимальные требования в отношении почти всех аспектов условий труда моряков, и предусмотрен механизм строгого соблюдения и обеспечения выполнения ее положений на основе инспекций государствами флага и сертификации условий труда и жизни моряков.

Конвенция состоит из трех различных, но взаимосвязанных частей: статей, правил и Кодекса. В статьях и правилах устанавливаются основные права и принципы, а также базовые обязательства государств-членов, ратифицировавших Конвенцию². В Кодексе содержится подробная информация о выполнении правил. Он состоит из Части А (обязательные стандарты) и Части В (факультативные руководящие принципы)³. Правила и Кодекс объединены по общим темам в рамках пяти разделов, в которых содержится группа

положений, касающихся того или иного права и принципа, включая а) минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна; b) условия занятости; c) жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание; d) охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения; и e) соблюдение и обеспечение выполнения⁴.

Кроме того, КТМС-2006 налагает на государства-члены определенные обязанности в отношении документации. Так, каждое государство-член требует, чтобы суда валовой вместимостью более 500 брутто-регистрационных тонн, плавающие под его флагом и осуществляющие международные рейсы, имели и подтверждали свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, а также декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, которые должны соответствовать образцу, предписанному в положениях Кодекса⁵. Ниже перечислены условия труда и жизни моряков, которые должны проверяться и утверждаться государством флага перед выдачей свидетельства судну:

- минимальный возраст;
- медицинское освидетельствование;
- квалификация моряков;
- трудовые договоры моряков;
- пользование услугами любой лицензированной, сертифицированной или иным образом регулируемой частной службы подбора и трудоустройства;
- продолжительность рабочего времени или времени отдыха;
- уровень укомплектования судна экипажем;
- жилые помещения;
- условия для отдыха на борту судна;
- питание и столовое обслуживание;
- охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев;
- медицинское обслуживание на борту судна;
- процедуры рассмотрения жалоб на борту судна;
- выплата заработной платы.

Недавно МОТ опубликовала два руководства, призванные помочь государствам-членам в деле осуществления их обязанностей в

рамках КТМС-2006 (ILO, 2012a; ILO, 2012b). В первом из них содержится типовая модель юридических положений о реализации КТМС-2006, которая должна стать подспорьем для национальных законодательных органов. Второе руководство охватывает вопросы социального обеспечения моряков и содержит необходимую справочную информацию по данной тематике, а также практические сведения, касающиеся осуществления Конвенции. Следует также отметить руководство по процедурам контроля государством порта, выпущенное для операторов судов глобальной организацией судовладельцев – Международной палатой судоходства (МПС) (ICS, 2013).

Следует также отметить, что на начало 2014 года намечена сессия Специального трехстороннего комитета, которому поручено проводить постоянный обзор действия Конвенции; в ходе сессии должны быть рассмотрены, в частности, предлагаемые поправки к содержащемуся в Конвенции Кодексу для урегулирования вопроса о финансовых гарантиях для членов экипажей/моряков и лиц, находящихся на их иждивении, в отношении компенсации в случае телесных повреждений, смерти и оставления без помощи⁶.

2. Вступление в силу Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года

Требуемое число десяти ратификаций⁷ Протокола 2002 года к Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа (Протокола ПАЛ ПРОТ 2002 года) было достигнуто 23 апреля 2013 года, и, таким образом, Протокол вступает в силу год спустя: 23 апреля 2014 года⁸. Протокол 2002 года пересматривает и дополняет Афинскую конвенцию о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года (Конвенцию ПАЛ 1974 года)⁹, в которой закреплен режим ответственности в отношении перевозки пассажиров, включая случаи нанесения в море телесных повреждений пассажирам или их смерти. Конвенция ПАЛ 1974 года с поправками, внесенными Протоколом ПАЛ ПРОТ 2002 года, именуется Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года (Конвенцией ПАЛ 2002 года)¹⁰.

Конвенция ПАЛ 2002 года вносит в режим ответственности ряд существенных изменений. В числе важнейших элементов¹¹ можно назвать следующие:

a) согласно Конвенции ПАЛ 2002 года система ответственности при наличии вины, которая предусматривалась в Конвенции 1974 года, заменяется системой строгой ответственности за связанные с перевозкой происшествия (т.е. столкновение, посадка на мель, взрыв, пожар или недостатки судна) при очень ограниченном круге исключений, предусмотренных для происшествий, произошедших в обстоятельствах, относимых к обстоятельствам непреодолимой силы.

Таким образом, независимо от наличия вины перевозчик будет нести ответственность за нанесение пассажиру телесных повреждений или его смерть в пределах до 250 000 специальных прав заимствования (СПЗ) в расчете на одного пассажира по каждому происшествию; если ущерб превышает этот предельный уровень, перевозчик несет ответственность в сумме до 400 000 СПЗ в расчете на одного пассажира по каждому происшествию, если только перевозчик не сможет доказать, что происшествие не было вызвано виной или небрежностью перевозчика или его служащих¹². В порядке сравнения, согласно Конвенции ПАЛ 1974 года, пределы ответственности перевозчика за смерть пассажира или нанесение ему телесных повреждений устанавливались на уровне 46 666 СПЗ. Оговорка "о неучастии" позволяет государствам-членам оставлять в силе или вводить более высокие пределы ответственности (или неограниченную ответственность) в том случае, если перевозчики подпадают под юрисдикцию судов таких государств-членов;

b) во избежание тщетных требований перевозчики обязаны иметь договор страхования или другую финансовую гарантию для покрытия строгой ответственности в пределах, установленных согласно Конвенции, на случай смерти пассажиров или нанесения им телесных повреждений. Предельный уровень обязательного страхования или другой финансовой гарантии составляет не менее 250 000 СПЗ в расчете на одного пассажира по каждому отдельному происшествию. Любое пассажирское судно, совершающее рейсы в районе, где действует Конвенция ПАЛ 2002 года, должно иметь свидетельство, удостоверяющее наличие

действующего договора страхования или другого документа о финансовой гарантии; в тех случаях, когда судно не застраховано или не получено упомянутое свидетельство, налагаются штрафы¹³;

- c) в случае утраты или повреждения багажа пределы ответственности перевозчика согласно Конвенции ПАЛ 2002 года зависят от вида багажа (каютный багаж, автомашина и перевозимый в ней или на ней багаж и прочий багаж)¹⁴;
- d) В Конвенции ПАЛ 2002 года предусматривается процедура молчаливого согласия в случае изменения пределов ответственности, чтобы облегчить в будущем вступление в силу решений об увеличении пределов ответственности¹⁵.

Вступившая в силу Конвенция ПАЛ 2002 года существенно укрепляет международный режим ответственности в международных перевозках, в частности в случае нанесения телесных повреждений и смерти. Однако, до тех пор пока не будет обеспечено более широкое принятие Конвенции ПАЛ 2002 года, международные правовые рамки будут оставаться сложными. В этом контексте следует отметить, что Конвенция ПАЛ 1974 года будет оставаться в силе для Договаривающихся сторон Конвенции, которые еще не присоединились к Протоколу ПАЛ ПРОТ 2002 года¹⁶; некоторые из этих государств зарезервировали за собой право исключать применение Конвенции 1974 года и применять собственные предельные уровни ответственности в тех случаях, когда и пассажир, и перевозчик являются гражданами такого государства¹⁷. Кроме того, не следует забывать, что ряд государств не ратифицировали Конвенцию ПАЛ 1974 года или не присоединились к ней, введя, однако, в рамках внутреннего законодательства аналогичный режим ответственности, правда, с установлением более высоких предельных уровней¹⁸.

В. ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ С СУДОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, И ДРУГИЕ ПРИРОДООХРАННЫЕ ВОПРОСЫ

1. Сокращение выбросов парниковых газов с судов, осуществляющих международные перевозки, и энергоэффективность

Одним из важнейших новых моментов, получивших отражение в выпуске *Обзора морского транспорта 2012 года* (UNCTAD, 2012a), стало принятие комплекса технических и эксплуатационных мер¹⁹ в целях повышения энергоэффективности судов и сокращения выбросов ПГ от международного судоходства (ИМО, 2011a, Annex 19). Эти новые меры, предусматривающие введение конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для новых судов и плана управления энергоэффективностью судна (ПУЭС) для всех судов²⁰, были приняты в форме внесения поправок в приложение VI к Конвенции МАРПОЛ с включением новой главы 4 и вступили в силу 1 января 2013 года. Как указывается во втором исследовании ИМО по вопросу о ПГ 2009 года (ИМО, 2009), в сфере технических и эксплуатационных мер имеется значительный потенциал сокращения выбросов ПГ от международного судоходства²¹. Вопросы, связанные с сокращением выбросов ПГ от международного судоходства, по-прежнему являлись одной из главных областей работы Комитета ИМО по защите морской среды (КЗМС) на его шестьдесят четвертой и шестьдесят пятой сессиях²², проходивших во время текущего отчетного периода. Дальнейшая информация об обсуждении этих вопросов и принятых решениях представлена ниже.

Энергоэффективность судов

В дополнение к принятым ранее четырем комплектам руководств (ИМО, 2012а, Annexes 8–11) КЗМС на своей шестьдесят четвертой сессии принял дополнительные руководства и унифицированные толкования в целях упорядоченного осуществления обязательных правил в отношении энергоэффективности судов, изложенных в главе 4 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. В частности, КЗМС принял поправки к Руководству 2012 года по методу вычисления достижимого конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для новых судов, касающегося расчета мощности валогенератора и двигателя на валу (ИМО, 2012b, Annex 8). КЗМС также одобрил следующие руководства и толкования (ИМО, 2012b, Annex 7):

- унифицированное толкование определения "новые суда" для этапов 1, 2 и 3 рамок ККЭЭ согласно правилу 2.23 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ;
 - унифицированное толкование фразы "значительное переоборудование" согласно правилу 2.24 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ;
 - унифицированное толкование сроков, в которые на существующих судах должны будут иметься ПУЭС, согласно правилам 5.4.4 и 22.1 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ;
 - унифицированное толкование в отношении подходящей категории для судов, выделенных для перевозки фруктовых соков;
 - унифицированное толкование для раздела 2.3 добавления к Международному свидетельству о предотвращении загрязнения воздушной среды (Свидетельство IAPP).
 - Кроме того, КЗМС одобрил:
 - при условии аналогичного решения девяносто первой сессии Комитета о безопасности на море (КБМ), проект циркуляра КБМ-КЗМС о временном руководстве по определению минимальной пропульсивной мощности для поддержания маневренности судов при неблагоприятных условиях (ИМО, 2012с, Annex 2);
 - временное руководство по вычислению коэффициента f_w для снижения скорости судна в обычных условиях моря для использования в ходе испытаний (ИМО, 2012с, Annex 3);
 - поправку к "Руководству 2012 года по освидетельствованию и выдаче свидетельств в отношении ККЭЭ"²³ (ИМО, 2012b, Annex 9).
- На своей шестьдесят пятой сессии в мае 2013 года КЗМС:
- одобрил проект поправок к Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ с целью принятия на шестьдесят шестой сессии Комитета. Упомянутые поправки предусматривают:
 - а) расширение сферы применения ККЭЭ с включением в нее грузовых судов ро-ро (судов для перевозки транспортных средств), судов для перевозки сжиженного природного газа (СПГ), круизных пассажирских судов с нетрадиционными гребными установками, грузовых судов ро-ро и пассажирских судов ро-ро; б) освобождение от выполнения требований судов, не приводимых в движение при помощи механических средств, а также платформ, включая плавучие установки для добычи, хранения и выгрузки (ПУДХВ), плавучие установки для хранения (ПУХ) и буровые платформы, независимо от их гребной установки, а также грузовых судов, имеющих ледокольную способность (ИМО, 2013с, Annex 13);
 - принял поправки для обновления "Руководства по расчету базовых линий для использования с конструктивным коэффициентом энергоэффективности (ККЭЭ)" с включением, в частности, грузовых судов ро-ро (судов для перевозки транспортных средств), грузовых судов ро-ро, пассажирских судов ро-ро и судов для перевозки СПГ (ИМО, 2013с, Annex 14);
 - отметил с целью принятия на шестьдесят шестой сессии КЗМС окончательно оформленные поправки к "Руководству 2012 года по методу вычисления достижимого конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ) для новых судов";

- одобрил поправки к унифицированному толкованию в циркуляре МЕРС.1/Circ.795 для внесения в циркуляр изменений в отношении требований о наличии ПУЭС с исключением платформ (включая ПУДХВ и ПУХ), а также буровых платформ, независимо от их гребной установки, и любых других самоходных судов;
- принял "Временное руководство 2013 года по определению минимальной пропульсивной мощности для поддержания маневренности судов при неблагоприятных условиях", цель которого состоит в том, чтобы помочь администрациям и признанным организациям при проведении проверки того, что суда, которые удовлетворяют требованиям по ККЭЭ, изложенным в правиле 21.5 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ, имеют достаточную установленную пропульсивную мощность для поддержания маневренности при неблагоприятных условиях (ИМО, 2013с, Annex 16);
- одобрил "Руководство 2013 года о порядке учета инновационных энергоэффективных технологий при вычислении и проверке достижимого ККЭЭ", цель которого состоит в том, чтобы помочь изготовителям, судостроителям, судовладельцам, проверяющим организациям и другим заинтересованным сторонам учитывать инновационные энергоэффективные технологии при вычислении и проверке достижимого ККЭЭ, принимая, в частности, во внимание системы воздушной смазки, пропульсивные системы с использованием энергии ветра, системы утилизации теплоты высокотемпературных установок и системы производства электроэнергии фотоэлектрическими установками (ИМО, 2013d);
- принял "Руководство 2013 года по расчету базовых линий для использования с конструктивным коэффициентом энергоэффективности (ККЭЭ) для круизных пассажирских судов с нетрадиционными гребными установками" (ИМО, 2013с, Annex 17);
- принял поправки к "Руководству 2012 года по освидетельствованию и выдаче свидетельств в отношении конструктивного коэффициента энергоэффективности (ККЭЭ)" (ИМО, 2013с, Annex 18) для включения ссылок на измерение состояния моря.

КЗМС также одобрил обновленный план работы для продолжения своей деятельности по созданию системы ККЭЭ для типов и размеров судов и пропульсивных систем, не охватываемых действующими требованиями в отношении ККЭЭ, и рассмотрения руководства по вопросу о пропульсивной мощности, необходимой для поддержания маневренности судна при неблагоприятных условиях (ИМО, 2013е, Annex 9).

Наконец, следует отметить, что КЗМС принял решение создать подпункт в рамках пункта 4 своей повестки дня ("Загрязнение воздушной среды и энергоэффективность") для обсуждения последующих технических и эксплуатационных мер по повышению энергоэффективности международного судоходства; на шестьдесят шестой сессии КЗМС будет создана рабочая группа по этому подпункту повестки дня (ИМО, 2013с, пункты 4.136–4.147). Данное решение было принято по итогам обсуждения вопросов, касающихся нового варианта предложения по установлению достижимых стандартов энергоэффективности для новых и существующих судов на основе поэтапного подхода, начиная с этапа сбора данных²⁴.

Техническое сотрудничество и передача технологий

В принятой в июле 2011 года главе 4 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ содержится правило 23, озаглавленное "Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящимся к повышению энергоэффективности судов". Согласно этому правилу администрации в сотрудничестве с ИМО и другими международными органами обязаны оказывать содействие и, при необходимости, поддержку, непосредственно или через ИМО, государствам, особенно развивающимся государствам, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи. Кроме того, в соответствии с этим правилом администрации должны осуществлять между собой активное сотрудничество и с учетом своих национальных законов, правил и политики "содействовать разработке и передаче технологий, а также обмену информацией с государствами, которые обращаются с просьбой об оказании технической помощи, в частности развивающимся государствами, в отношении осуществления мер по выполнению требований главы 4 [Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ]".

При принятии главы 4 КЗМС постановил разработать резолюцию, касающуюся осуществления правила 23 и других мер по повышению эффективности. После широкого обсуждения этих вопросов в ходе нескольких рабочих заседаний данная работа была завершена, и на своей шестьдесят пятой сессии КЗМС принял резолюцию МЕРС.229(65), озаглавленную "Содействие техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящимся к повышению энергоэффективности судов" (ИМО, 2013С, Annex 4). В преамбуле резолюции упоминаются и принципы недискриминации и непредоставления более благоприятных условий²⁵, которые заложены в конвенциях ИМО, и принцип общей, но дифференцированной ответственности и реальных возможностей, который закреплен в РКИКООН и Киотском протоколе²⁶.

В резолюции ИМО предлагается в ходе осуществления ею различных программ оказывать техническую помощь государствам-членам с целью содействия сотрудничеству в области передачи энергоэффективных технологий, в особенности развивающимся странам, а также оказывать дальнейшую помощь в привлечении финансирования в целях укрепления потенциала и поддержки государств, в первую очередь развивающихся государств, которые обратились с просьбой о передаче технологий²⁷.

Кроме того, в резолюции содержится настоятельный призыв к тому, чтобы государства-члены, имеющие такие возможности, и при условии соблюдения ими соответствующих положений национального законодательства, правил и принципов содействовали "...оказанию поддержки, в особенности развивающимся государствам, в числе прочего, в следующих областях:

1. передача энергоэффективных технологий для судов;
2. исследования и разработки, направленные на повышение энергоэффективности судов;
3. обучение персонала с целью эффективного осуществления и обеспечения выполнения правил, содержащихся в главе 4 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ; и
4. обмен информацией и техническое сотрудничество, связанное с повышением эффективности судов".

Говоря о техническом сотрудничестве и укреплении потенциала, следует также отметить, что недавно между Объединенной программой технического сотрудничества ИМО (ОПТС) и Корейским агентством международного сотрудничества (КАМС) заключено соглашение о реализации проекта "Создание потенциала в странах Юго-Восточной Азии для решения проблемы выбросов ПГ с судов". В рамках этого соглашения подготовлен комплексный пакет учебных материалов для осуществления мероприятий по укреплению потенциала по тематике энергоэффективности в судоходстве. Помимо этого, в ряде стран, в том числе в Болгарии, Вьетнаме, Индонезии, Малайзии, Республике Корея, Таиланде, Уругвае и на Филиппинах, организован ряд рабочих совещаний и учебных курсов по вопросам укрепления потенциала, и ИМО изыскивает дополнительные средства для активизации этой деятельности, привлекая финансирование из различных источников, включая Глобальный экологический фонд (ГЭФ)²⁸.

Рыночные меры и связанные с этим вопросы

Несмотря на повышение энергоэффективности судов, по имеющимся прогнозам, выбросы ПГ от морского транспорта в предстоящие десятилетия будут быстро расти. С учетом этой проблемы в целях сокращения выбросов ПГ от международного судоходства²⁹ предлагается дополнить уже принятые технические и эксплуатационные меры рыночными мерами. Хотя предложения о принятии возможных рыночных мер обсуждаются под эгидой ИМО уже на протяжении нескольких лет, данный вопрос по-прежнему остается одним из наиболее острых в повестке дня КЗМС³⁰.

Одной из главных проблем в рамках обсуждения рыночных мер в ИМО является их влияние на развивающиеся страны, и особенно на страны, расположенные в отдаленных уголках планеты. В этой связи следует упомянуть недавно проведенное исследование (Climate Strategies et al., 2013), в котором представлена количественная оценка экономического эффекта рыночных мер для десяти стран, избранных для целей данного исследования, а также в глобальных масштабах³¹. Как указывается в данном исследовании, выборка стран была произведена исходя из того, что рыночные меры будут довольно сильно ощущаться в этих странах в силу их отдаленности

или зависимости от международного воздушного или морского транспорта. Основные выводы, сделанные авторами доклада, приводятся ниже (исключительно для информации):

- 1) Последствия рыночных мер в отношении международных морских и воздушных перевозок для экономики рассмотренных в данном исследовании развивающихся стран и в глобальных масштабах невелики. В среднем снижение ВВП не достигает 0,01% и почти для всех включенных в выборку стран меньше 0,2%. Рыночные меры, дающие более значительный доход, оказывают более существенное влияние.
- 2) Объемы и реальность сокращения выбросов CO₂ в результате принятия рыночных мер в охваченный исследованием период (2015–2025 годы) сопоставимы, хотя наиболее значительны размеры сокращения выбросов в результате сокращения (взаимозачета) выбросов на базе конкретных проектов. В более долгосрочной перспективе технический прогресс в области повышения эффективности использования топлива может привести к снижению издержек принятия мер по сокращению выбросов, и в результате сокращение выбросов CO₂ в данном секторе может быть более значительным.
- 3) В большинстве случаев рыночные меры в секторе воздушных перевозок оказывают более значительное экономическое воздействие, чем меры, связанные с реализацией программ в секторе морских перевозок. Воздушные перевозки сильнее влияют на туризм, а морские перевозки в меньшей степени реагируют на повышение цен, к тому же их углеродоемкость ниже.
- 4) Экономические последствия будут, по всей вероятности, более серьезными для стран с более высокой степенью зависимости от туризма и торговли. Некоторые из них относятся к числу малых островных развивающихся государств, которые также уязвимы к воздействию факторов изменения климата.
- 5) Нежелательные экономические последствия могут быть устранены. Однако поскольку порождающие их факторы различны для тех или иных стран, различны по своему характеру и соответствующие меры. С другой сторо-

ны, для устранения таких последствий может осуществляться определенный комплекс надлежащих мер. При этом можно рассматривать целесообразность введения изъятий и паушальных скидок, а также осуществления инвестиций с целью повышения эффективности инфраструктурного сектора и создания более эффективных морских и воздушных судов.

В ИМО вопросы принятия рыночных мер обсуждаются уже несколько лет, однако прогресс достигается медленно. На шестьдесят четвертой сессии КЗМС был представлен ряд пересмотренных и обновленных предложений. Однако из-за недостатка времени Комитет постановил отложить подробное рассмотрение представленных документов и перенести дальнейшее обсуждение на шестьдесят пятую сессию. К тому же, по мнению соавторов³² одного из представленных документов (ИМО, 2012d), следует рассматривать в качестве высокоприоритетной задачи разработку резолюции КЗМС с целью обеспечения оказания развитыми странами финансовой и технической поддержки и содействия в укреплении потенциала в целях осуществления развивающимися странами правил в отношении энергоэффективности судов. Ввиду этого они считают, что все последующие решения по рыночным мерам следует отложить до принятия этой резолюции и что в будущем при рассмотрении рыночных мер необходимо полностью учитывать потенциальное воздействие этих мер на развивающиеся страны. В итоге до принятия упомянутой резолюции на шестьдесят пятой сессии КЗМС постановил отложить обсуждение рыночных мер и связанных с этим вопросов до одной из будущих сессий³³.

Уточнение оценки выбросов ПГ для международного судоходства

В ходе своей шестьдесят третьей сессии КЗМС отметил, что существует неопределенность в оценках и прогнозах выбросов от международного судоходства, и постановил, что следует провести дополнительную работу для предоставления Комитету достоверной и свежей информации, на которой можно основывать его решения. В ходе шестьдесят четвертой сессии КЗМС был рассмотрен подготовленный секретариатом ИМО документ о необходимости уточнения оценки выбросов ПГ от международного судоходства (ИМО, 2012e). В этом проекте плана подчеркивается необходимость обновленных данных о ПГ, поскольку во *Втором*

исследовании ИМО по вопросу ПГ 2009 года (ИМО, 2009) не учтен фактор глобального экономического спада с 2008 года³⁴. К тому же, аналитическая работа, проделанная после выхода в свет второго исследования ИМО по вопросу ПГ 2009 года, и информация, полученная на основе анализа Автоматической идентификационной системы (АИС), а также из других источников данных о судоходстве, позволяют говорить о возможной необходимости пересмотра некоторых посылок того времени. В указанном документе предлагается построить работу по уточнению данных на методологии, разработанной в рамках второго исследования ИМО по вопросу ПГ 2009 года, основываясь на имеющихся данных о структуре и размерах флота, а также на других технических данных о судах. Такая подборка данных будет охватывать существующие глобальные выбросы ПГ и соответствующих веществ с осуществляющих международные перевозки судов валовой вместимостью от 100 брутто-регистрационных тонн.

В связи с рассмотрением этого документа секретариата ИМО в докладе КЗМС (ИМО, 2012b) конкретно приняты к сведению следующие мнения делегаций:

- уточнение оценки выбросов ПГ от международного судоходства должно проводиться в духе беспристрастности, открытости и прозрачности и в координации с Вспомогательным органом для консультирования по научным и техническим аспектам в рамках РКИКООН, повестка дня которого включает конкретный пункт по рассмотрению выбросов отходов топлива на международном воздушном и морском транспорте; в этой работе будет приниматься во внимание методологическая работа, проводимая Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК);
- необходимо далее рассмотреть вопрос о том, чтобы оценки соотносились с оценками, проведенными другими международными организациями, чтобы работа была обоснована с научной точки зрения, беспристрастной и сбалансированной, а также вопрос о том, кому будет поручена эта работа, как будут использоваться данные и какая методология должна применяться;
- существует насущная необходимость получения информации о фактическом потреблении топлива на судах и поэтому особая необходимость

продолжать работу, используя подход "снизу вверх" (деятельность судна) при оценке выбросов ПГ, а также анализ "сверху вниз", применявшийся в прошлом; и

- важное значение имеют также мониторинг и предоставление данных³⁵.

После дальнейшего обсуждения в рамках практикума экспертов³⁶, состоявшегося в начале 2013 года, КЗМС на своей шестьдесят пятой сессии утвердил круг ведения³⁷ для актуализации данных исследования по оценке выбросов ПГ и постановил, что а) исследование по актуализации данных должно сконцентрироваться на глобальных кадастрах (как это определено в пункте 1.3 круга ведения) и, если позволят ресурсы, должно включать будущие сценарии выбросов (как это определено во введении и пункте 1.10 круга ведения); б) в центре внимания исследования по актуализации данных должно быть уточнение оценки выбросов CO₂ от международного судоходства, и при наличии достаточных ресурсов следует также провести оценку по тем же веществам, оценка которых проводилась в рамках *Второго исследования ИМО 2009 года* в области ПГ; в) следует учредить руководящий комитет, который должен быть сбалансирован с географической точки зрения, в равной степени представлять развивающиеся и развитые страны, а также иметь разумную численность³⁸. Ожидается, что окончательный доклад об исследовании по актуализации данных будет представлен КЗМС на его шестьдесят шестой сессии в марте 2014 года.

Вопросы, связанные с ВТО

В связи с вопросом о возможном принятии рыночных мер в секторе международного судоходства КЗМС на своей шестьдесят четвертой сессии рассмотрел представленный документ³⁹, авторы которого утверждают, что рыночные меры несовместимы с нормами ВТО (ИМО, 2012f). Кроме того, по их мнению, вывод третьего Межсессионного заседания Рабочей группы по выбросам ПГ с судов (РГП-3) о том, что рыночные меры в принципе совместимы с правилами ВТО, является преждевременным, поскольку большинство предложений по рыночным мерам еще недостаточно проработаны для обоснования такого вывода.

По поручению Совета ИМО секретариат ИМО запросил у ВТО замечания по упомянутому выше документу, и КЗМС на своей шестьдесят пятой сессии принял к сведению ответ секретариата ВТО (ИМО, 2013h). В своем ответе секретариат ВТО сообщил, что он не уполномочен толковать правила ВТО, поскольку это является исключительной прерогативой членов ВТО. Однако он подготовил нейтральный документ с изложением правил ВТО, в наибольшей степени имеющих отношение к тем видам рыночных мер, которые рассматриваются в ИМО⁴⁰.

Вопросы, касающиеся Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата

Рассматривая вопросы, касающиеся РКИКООН, КЗМС на своей шестьдесят четвертой и шестьдесят пятой сессиях принял к сведению ряд документов⁴¹. Комитет также принял к сведению последнюю информацию о положении дел по переговорам в целом и по бункерному топливу в частности, которое содержится в приложении 11 к документу ИМО (2012b) и приложении 20 к документу ИМО (2013c).

2. Загрязнение моря с судов и охрана окружающей среды

(а) Изменения, касающиеся Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года, с поправками, внесенными в нее в соответствии с Протоколом 2010 года

Следует напомнить, что в 2012 году секретариат ЮНКТАД опубликовал доклад, посвященный проблеме загрязнения нефтью с судов. Этот доклад, озаглавленный *Ответственность и компенсация за загрязнение нефтью с судов: обзор международно-правовых положений, касающихся ущерба от загрязнения нефтью с танкеров* (UNCTAD, 2012 b)), был призван помочь директивным органам, в первую очередь в развивающихся странах, лучше разобраться в сложной международно-правовой системе и оценить выгоды присоединения к самому последнему из соответствующих международно-правовых актов⁴². Как отмечается в докладе, присоединение сулит ощутимые выгоды ряду прибрежных развивающихся государств, которые

могут оказаться уязвимыми в случае разлива нефти с танкеров.

Хотя доклад посвящен в первую очередь режиму международной ответственности и возмещения ущерба, причиненного загрязнением нефтью с танкеров, известному как режим Международных фондов для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (фондов ИОПК)⁴³, в нем освещаются также некоторые главные положения двух важных родственных международных конвенций, касающихся ответственности за другие виды загрязнения с судов и возмещения соответствующего ущерба. Речь идет о Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года (Бункерной конвенции 2001 года)⁴⁴, посвященной разливу бункерного топлива с судов, не перевозящих нефть, и о Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года (Конвенции ОВВ 1996 года), в которой рассматриваются вопросы ответственности и возмещения ущерба в связи с перевозкой широкой номенклатуры опасных и вредных веществ (ОВВ). Для решения ряда практических проблем, не позволявших многим странам ратифицировать Конвенцию ОВВ 1996 года, в апреле 2010 года был принят Протокол⁴⁵, вносящий изменения в Конвенцию ОВВ 1996 года.

В отличие от Бункерной конвенции 2001 года, которая действует на международном уровне, Конвенция ОВВ 1996 года с поправками, внесенными в нее на основании Протокола 2010 года (Конвенция ОВВ 2010 года), еще не набрала необходимого для вступления в силу числа присоединившихся к ней сторон. Таким образом, на сегодняшний день не существует международного режима ответственности и возмещения ущерба в связи с перевозкой ОВВ. Это не может не вызывать беспокойства с учетом возможности загрязнения прибрежных районов, а также причинения вреда здоровью и даже гибели в случае аварий при перевозке химикатов и других ОВВ.

Конвенция ОВВ 1996 года, прототипом для которой послужил режим Международных фондов для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, устанавливает двухуровневую систему компенсации ущерба, которая должна выплачиваться в случае загрязнения ОВВ, например, химикатами. Первый уровень – это

выплаты в счет ответственности судовладельца, которая должна быть в обязательном порядке застрахована. Второй уровень компенсации – это выплаты из фонда, финансируемого за счет взносов получателей ОВВ, в тех случаях, когда страховка судовладельца не покрывает тот или иной вид аварии при перевозке ОВВ или ее недостаточно для удовлетворения требования.

Одним из основных препятствий для ратификации Конвенции ОВВ 1996 года были трудности, связанные с выполнением одного из ее ключевых требований – требования о представлении информации об объемах "облагаемых грузов", т.е. опасных и вредных грузов, полученных каждым государством. Проблемы возникали также с созданием системы представления данных об упакованных товарах и обеспечением внесения взносов на учрежденный в рамках Конвенции счет сжиженного природного газа в государствах, не являющихся участниками Конвенции. Снимая эти проблемы, принятый в 2010 году Протокол к Конвенции ОВВ 1996 года стал важным шагом в деле укрепления системы международной ответственности за загрязнение с судов. Этот протокол был открыт для подписания с 1 ноября 2010 года по 31 октября 2011 года, после чего он остался открытым для присоединения.

Хотя на сегодняшний день к Протоколу не присоединилось ни одно государство, следует отметить, что на проходившем недавно рабочем совещании, которое было посвящено представлению информации о перевозках ОВВ и организовано ИМО в сотрудничестве с Международными фондами для компенсации ущерба от загрязнения нефтью⁴⁶, делегаты из 29 государств одобрили свод руководящих принципов представления данных о перевозке ОВВ в рамках Конвенции ОВВ 2010 года (ИМО, 2013j). Это руководство призвано облегчить для государств процесс присоединения к Конвенции или ее ратификации и было одобрено Юридическим комитетом ИМО в ходе его сессии в апреле 2013 года. При этом Юридический комитет высказал следующие мнения:

- Руководство является результатом работы большого числа государств-членов и наблюдателей;
- чрезвычайно важно обеспечить единообразное применение Конвенции, и Руководство может способствовать этому процессу;

- Руководство не является юридически обязательным; оно лишь призвано способствовать выполнению и вступлению в силу Протокола ОВВ 2010 года, особенно в том, что касается подачи сведений государствами об облагаемом грузе Генеральному секретарю ИМО, а также о ратификации Протокола ОВВ или присоединении к нему; и
- предлагаемые в Руководстве решения не должны исключать использование реализующими Протокол государствами других вариантов, которые также предусмотрены Протоколом ОВВ⁴⁷.

Хотелось бы надеяться, что коллективные усилия международного сообщества по обеспечению вступления в силу Конвенции ОВВ 2010 года будут продолжаться и в конечном счете увенчаются успехом, тем самым восполнив серьезный пробел в системе регулирования.

(б) Вопросы ответственности и компенсации, связанные с ущербом от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море

В ходе своей 100-й сессии Юридический комитет принял к сведению информацию об итогах второй Международной конференции о режиме ответственности и компенсации за ущерб от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море, проходившей на Бали в ноябре 2012 года (ИМО, 2013k), а также представленный одной из делегаций документ, в котором содержатся принципы разработки типовых двухсторонних/региональных соглашений или договоренностей по вопросам ответственности и компенсации, связанным с ущербом от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море (ИМО, 2013l).

Комитет напомнил о принятом им ранее решении дополнительно проанализировать вопросы ответственности и компенсации, связанные с ущербом от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче нефти в море, с целью разработки рекомендаций для оказания помощи государствам, которые заинтересованы в достижении двухсторонних или региональных договоренностей⁴⁸. Комитет пришел к выводу о необходимости оказания помощи тем государствам, которые нуждаются в рекомендациях

для заключения двусторонних и многосторонних соглашений. Государствам-членам было предложено направить примеры соответствующих законодательных актов и, в частности примеры действующих двусторонних и региональных соглашений⁴⁹.

(с) Другие важные моменты в деятельности Международной морской организации

В ходе своих шестьдесят четвертой и шестьдесят пятой сессий КЗМС одобрил проекты поправок и принял руководства, касающиеся правила 13 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ об окислах азота (NO_x), Технического кодекса по NO_x 2008 года и осуществления пересмотренного приложения V к Конвенции МАРПОЛ "Предотвращение загрязнения мусором с судов". Комитет также принял два комплекса руководящих положений, которые вместе с ранее принятыми четырьмя руководствами завершают процесс разработки всех руководств, упомянутых в тексте Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года (Гонконгской конвенции). КЗМС также предоставил основное и окончательное одобрение ряду систем управления балластными водами, в которых используются активные вещества, одобрил проект резолюции для содействия упорядоченному осуществлению Международной конвенции о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (Конвенции УБВ) и постановил выпустить ряд циркуляров по вопросу об управлении балластными водами. Более подробный обзор соответствующих вопросов предлагается в нижеследующих разделах.

(i) Загрязнение воздушной среды с судов

Помимо усилий, прилагаемых в целях уменьшения "углеродного следа" международного судоходства, в ИМО разрабатываются правила для сокращения выбросов других токсических веществ, образующихся в результате сжигания топлива, в частности окислов серы (SO_x) и азота (NO_x). Выбросы этих веществ являются существенным фактором загрязнения воздушной среды с судов и подпадают под действие приложения VI к Конвенции МАРПОЛ⁵⁰, в которую в 2008 году были внесены поправки, предусматривающие введение более жесткого контроля за выбросами⁵¹.

Выбросы окислов серы

Как указывалось в выпуске *Обзора морского транспорта 2012 года*, с 1 января 2012 года положения приложения VI к Конвенции МАРПОЛ устанавливают пониженные пороговые уровни SO_x для морского бункерного топлива, при этом максимально допустимое содержание серы в топливе в глобальном масштабе снижено с 4,5% (45 000 млн⁻¹) до 3,5% (35 000 млн⁻¹). В 2020 году максимально допустимое содержание серы в топливе в глобальном масштабе будет дополнительно снижено до 0,50% (5 000 млн⁻¹) (при условии положительного заключения по результатам обзора по изучению возможностей применения этого требования, который должен быть проведен в 2018 году)⁵². В приложении VI также содержатся положения, предусматривающие создание специальных районов контроля выбросов SO_x (ПКВ), где действуют еще более жесткие контрольные уровни выбросов серы⁵³. С 1 июля 2010 года в ПКВ максимально допустимое содержание SO_x в морском топливе составляет 1% (до этого – 1,5%); с 1 января 2015 года суда, эксплуатируемые в этих районах, должны будут использовать топливо, содержащее не более 0,1% серы. В противном случае на судах должна быть установлена система очистки выбрасываемых газов⁵⁴ или использоваться любая другая технология для ограничения выбросов SO_x .

Недавно Европейский союз пересмотрел свою директиву по вопросу о содержании серы в топливе, в целом отразив положения приложения VI к Конвенции МАРПОЛ. Согласно этой новой директиве до 31 декабря 2014 года установлен предельный уровень содержания серы в морском топливе при использовании в границах, выделенных ПКВ SO_x в размере 1%, а с 1 января 2015 года – 0,1%. Кроме того, к 2020 году обязательным в водах государств-членов Европейского союза станет установленный ИМО предельный уровень содержания серы в топливе в размере 0,5%⁵⁵. Включение этой фиксированной даты вступления в силу (2020 год) породило опасения относительно возможного несоответствия положению ИМО, в соответствии с которым установление этой даты зависит от результатов упомянутого выше исследования практической возможности, которое должно быть проведено в 2018 году (Platts, 2012).

Как отмечалось в предыдущем выпуске *Обзора морского транспорта*, представители отрасли судоходства, поддерживая поправки, внесенные в 2008 году, высказывают озабоченность по поводу некоторых аспектов осуществления этих нормативов. В частности, речь идет о возможностях приобретения соответствующего низкосернистого топлива для удовлетворения нового спроса (MarineLink.com, 2012).

В ходе своей шестьдесят четвертой сессии КЗМС обсудил предложения (ИМО, 2012i⁵⁶; ИМО, 2012j⁵⁷), касающиеся рассмотрения вопроса о наличии топлива, соответствующего требованиям, установленным в правиле 14 приложения VI к Конвенции МАРПОЛ о выбросах окислов серы.

Несколько делегаций признали, что предварительное исследование для оценки наличия соответствующего требованиям топлива в 2020 году может предоставить дальнейшую информацию для соответствующих отраслей и что оно будет важным для определения, чем скорее, тем лучше, того, какие действия необходимы для обеспечения наличия соответствующего требованиям топлива. Другие делегации высказали мнения о том, что предварительное исследование не сможет обеспечить дополнительную уверенность в отношении наличия соответствующего требованиям топлива из-за разницы в пределах содержания серы в топливе, которое должно быть изучено, и конкретного географического района, в котором должно использоваться топливо, соответствующее требованиям РКВ, а также о том, что в методологии оценки, разработанной Корреспондентской группой, содержатся апробированные модели, не нуждающиеся в перепроверке. КЗМС постановил вернуться к этому вопросу на одной из будущих сессий и предложил вносить соответствующие предложения к его шестьдесят шестой сессии в 2014 году.

КЗМС также отметил, что по итогам мониторинга мирового среднего показателя содержания серы в жидком топливе, поставляемом для использования на судах, в 2011 году среднее содержание серы в остаточном жидком топливе во всем мире составило 2,65%, а в дистиллятном топливе – 0,14% (ИМО, 2012k).

Выбросы окислов азота

Помимо SO_x , при работе судовых двигателей образуются значительные количества вредных соединений, объединяемых общей формулой NO_x , которые оказывают негативное воздействие и, в частности, приводят к образованию ПГ в атмосфере и вредны для органов дыхания. На уровне ИМО также достигнуты договоренности о постепенном сокращении выбросов NO_x двигателями судов. Для оговоренных категорий судов, эксплуатируемых в РКВ⁵⁸, самые жесткие контрольные уровни предусмотрены для судов постройки начиная с 1 января 2016 года. Выбросы NO_x с таких судов должны быть ниже уровня, получившего название "ярус III". На суда, эксплуатируемые за пределами таких районов, распространяются контрольные уровни яруса II⁵⁹. В отличие от SO_x , в случае которых добиться сокращения выбросов довольно просто (правда, при определенных затратах) за счет переключения на низкосернистое топливо или установки систем очистки выбрасываемых газов для ограничения выбросов SO_x , соблюдение стандартов выбросов NO_x по ярусу III требует серьезного переоборудования судов.

В докладе корреспондентской группы (ИМО, 2013m) по технологическим разработкам, который был представлен на шестьдесят пятой сессии КЗМС, выделены следующие технологии, которые могут быть использованы для достижения предельных уровней выбросов NO_x по ярусу III:

- селективное каталитическое восстановление (СКВ);
- рециркуляция отработавших газов (РОГ);
- использование СПГ либо в двухтопливном двигателе, либо в варианте альтернативного топлива;
- другие технологии: прямой впрыск воды; двигатели с подачей влажного воздуха, скрубберы, очистка скрубберной воды; регулирование фазы газораспределения; использование диметилового эфира в качестве альтернативного топлива.

При этом члены корреспондентской группы в целом пришли к мнению, что использование технологии СКВ в качестве отдельной стратегии сокращения выбросов позволяет обеспечить соблюдение предельных уровней по ярусу III для большинства, а может быть и всех судовых двигателей и категорий

судов. Данный метод сокращения выбросов представляет собой технологию последующей обработки путем использования химического катализатора для нейтрализации NO_x . Некоторые изготовители судовых двигателей уже предлагают двигатели СКВ, соответствующие стандартам яруса III (ИМО, 2013m).

В ходе своей шестьдесят пятой сессии КЗМС:

- рассмотрел предлагаемые проекты поправок к правилу 13 о выбросах NO_x приложения VI к Конвенции МАРПОЛ и согласился с предложением перенести дату вступления в силу в пределах РКВ стандартов яруса III с 1 января 2016 года, как это установлено в настоящее время, на 1 января 2021 года. Проекты поправок будут распространены для рассмотрения на шестьдесят шестой сессии КЗМС (КЗМС 66) в 2014 году с целью их утверждения;
- одобрил проект поправок к Техническому кодексу по NO_x 2008 года, касающихся применения двухтопливных двигателей, с целью его последующего принятия (ИМО, 2013с, Annex 7);
- принял руководство о неидентичных заменяющих двигателях, в случае которых не требуется соответствие предельному уровню по ярусу III (ИМО, 2013с, Annex 8);
- одобрил унифицированное толкование по вопросу о "времени замены или добавления" двигателя с целью выполнения применимого стандарта выбросов NO_x для добавления к Свидетельству IAPP (ИМО, 2013с, Annex 9).

(ii) Портовые приемные сооружения и управление ликвидацией мусора

Мусор с судов может быть также опасен для морской флоры и фауны, как нефть или химические вещества. Как отмечалось в предыдущем выпуске *Обзора морского транспорта*, были приняты поправки к приложению V "Предотвращение загрязнения мусором с судов" к Конвенции МАРПОЛ, которые вступили в силу 1 января 2013 года (ИМО, 2011a, Annex 13). Положения пересмотренного приложения V запрещают сброс в море любого мусора, если не предусмотрено иное⁶⁰. В целях содействия осуществлению пересмотренного приложения V к Конвенции МАРПОЛ было также принято соответствующее руководство.

В ходе своей шестьдесят пятой сессии КЗМС принял поправки к "Руководству 2012 года по осуществлению Приложения V к Конвенции МАРПОЛ", касающиеся утилизации электронных отходов, таких как электронные карты, устройства, компьютеры, картриджи принтеров и т.д., образующихся на судне в ходе обычной эксплуатации, технического обслуживания или модернизации судов (ИМО, 2013с, Annex 28). КЗМС также одобрил проект поправок к форме "Реестр операций с мусором" согласно приложению V к Конвенции МАРПОЛ, касающихся изменения учета операций с мусором, для распространения с целью принятия на КЗМС 66 (ИМО, 2013с, Annex 27) и циркуляр КЗМС о соответствующих требованиям портовых приемных сооружений для грузов, которые декларируются как вредные для морской среды согласно Приложению V к Конвенции МАРПОЛ (ИМО, 2013n)⁶¹.

(iii) Утилизация судов

На своей шестьдесят четвертой сессии КЗМС принял следующие документы:

- "Руководство 2012 года по освидетельствованию судов и выдаче свидетельств согласно Гонконгской конвенции"⁶² (ИМО, 2012b, Annex 2);
- "Руководство 2012 года по проверке судов согласно Гонконгской конвенции" (ИМО, 2012b, Annex 3).

Эти два руководства вместе с четырьмя руководствами, принятыми ранее⁶³, завершают процесс разработки всех руководств, упомянутых в тексте Гонконгской конвенции. Руководства призваны помочь предприятиям по утилизации судов и судоходным компаниям внедрять на добровольной основе усовершенствования в целях выполнения требований Гонконгской конвенции, которая была принята в мае 2009 года, но еще не вступила в силу⁶⁴.

На шестьдесят пятой сессии КЗМС была вновь учреждена⁶⁵ межсессионная корреспондентская группа, которой было поручено завершить разработку пороговых значений и исключений, применимых к материалам, которые должны быть включены в Перечень опасных материалов, и внести соответствующие поправки в "Руководство 2011 года по разработке перечня опасных материалов". Группа представит доклад об итогах своей работы шестьдесят шестой сессии КЗМС.

(iv) Управление балластными водами

В феврале 2004 года под эгидой ИМО была принята Конвенция УБВ в целях предотвращения, сведения к минимуму и окончательного устранения опасностей для окружающей среды, здоровья человека, имущества и ресурсов, связанной с переносом вредных водных организмов в балластных водах судов из одного региона в другой⁶⁶. Комитет настоятельно призвал государства, еще не ратифицировавшие Конвенцию, сделать это как можно скорее.

Рассмотрев доклады 21–25-ого заседаний Объединенной группы экспертов по научным аспектам защиты окружающей среды Рабочей группы по балластным водам, которые проходили в 2012 году и начале 2013 года, КЗМС в ходе своих шестьдесят четвертой и шестьдесят пятой сессий предоставил основное одобрение восьми системам управления балластными водами⁶⁷ и окончательное одобрение шести системам управления балластными водами⁶⁸, в которых используются активные вещества.

На своей шестьдесят пятой сессии КЗМС одобрил проект резолюции Ассамблеи о применении правила В-3 Конвенции УБВ, чтобы облегчить осуществление Конвенции и сделать его более планомерным; проект резолюции будет представлен двадцать восьмой сессии Ассамблеи ИМО⁶⁹ для утверждения. В проекте резолюции содержится рекомендация относительно того, чтобы от судов, построенных до вступления в силу Конвенции УБВ, не требовалось соблюдения правила D-2 (стандарт качества балластных вод) до первого освидетельствования для возобновления свидетельства после даты вступления Конвенции в силу. Данный проект резолюции призван прояснить ситуацию неопределенности относительно применения правила В-3 путем применения соответствующего графика обеспечения выполнения правила D-1 (стандарт замены балластных вод) и правила D-2 (стандарт качества балластных вод) после вступления Конвенции в силу.

Кроме того, КЗМС одобрил:

- циркуляр УБВ в отношении уточнения понятия "значительное переоборудование";
- циркуляр УБВ о рекомендациях по отбору и анализу проб балластных вод;
- поправки к резолюции КЗМС (ИМО, 2013с, Аппех 1) о предоставлении информации о

системах управления балластными водами одобренного типа;

- циркуляр УБВ о внесении поправок в Руководство для администраций относительно процесса одобрения типа систем управления балластными водами;
- циркуляр УБВ о вариантах управления балластными водами на морских судах снабжения⁷⁰.

Резюме важнейших моментов

Как показывает проведенный выше обзор изменений в области регулирования, в рассматриваемый период был принят ряд мер регулирования в интересах укрепления правовой базы по вопросам загрязнения воздушной среды с судов, портовых приемных сооружений и управления ликвидацией мусора. Кроме того, разработан целый ряд руководств с целью содействия повсеместному принятию Конвенции ОВВ 2010 года и Гонконгской конвенции об утилизации судов 2009 года; удалось также продвинуться в технических вопросах, связанных с осуществлением Конвенции УБВ. В области сокращения выбросов ПГ от международного судоходства существенный прогресс достигнут в вопросах технических и эксплуатационных мер. Так, выпущен ряд руководств и унифицированных толкований для обеспечения упорядоченного осуществления новых обязательных правил в отношении энергоэффективности судов согласно главе 4 Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ; в рамках работы КЗМС по тематике загрязнения воздушной среды и энергоэффективности запланировано обсуждение дальнейших технических и эксплуатационных мер по повышению энергоэффективности международного судоходства. Кроме того, начато исследование, которое должно позволить получить к весне 2014 года обновленную оценку выбросов ПГ от международного судоходства. Помимо этого, следует особо отметить принятие важной резолюции о содействии техническому сотрудничеству и передаче технологий, относящимся к повышению энергоэффективности судов. Речь идет о вопросе особой практической важности с точки зрения развивающихся стран, и принятие этой резолюции является крупным шагом на пути обеспечения того, чтобы все страны имели доступ к энергоэффективным судовым технологиям и могли ими пользоваться.

С. ДРУГИЕ ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ И ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗОК

В настоящем разделе затрагиваются некоторые основные вопросы в области безопасности и охраны морских перевозок, которые могут представлять особый интерес для сторон, занимающихся международной торговлей и перевозками. К их числу относятся изменения, касающиеся безопасности морских перевозок и цепей поставок, и некоторые вопросы, связанные с пиратством. Из-за ограничений по объему доклада вопросы пиратства в данном случае подробно не рассматриваются, им посвящен отдельный доклад секретариата.

1. Безопасность морских перевозок и цепей поставок

Произошел ряд изменений, касающихся существующих стандартов обеспечения безопасности морских перевозок и цепей поставок, которые были приняты под эгидой различных международных организаций, таких как Всемирная таможенная организация (ВТамО), ИМО и Международная организация по стандартизации (ИСО), а также на уровне Европейского союза и в Соединенных Штатах – и ЕС, и Соединенные Штаты являются крупными торговыми партнерами многих развивающихся стран.

(а) Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации

Как отмечалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, в 2005 году ВТамО в целях создания глобальной рамочной основы системы поставок приняла Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (Рамочные стандарты безопасности)⁷¹. Рамочные стандарты безопасности представляют собой набор стандартов и принципов, которые как минимум должны быть приняты национальными таможенными администрациями. Эти стандарты объединены в два блока – блок 1: соглашения о сети сотрудничества между таможенными организациями и блок 2: партнерства таможенных администраций и предпринимательского сообщества⁷².

Рамочные стандарты дополняются и развиваются с годами в качестве динамичного инструмента, призванного уравновесить упрощение процедур торговли и меры контроля, с одной стороны, с обеспечением безопасности глобальных цепей поставок, с другой. Этот инструмент получил широкое распространение и служит важным ориентиром и для таможенных служб, и для участников экономической деятельности⁷³.

В июне 2010 года ВТамО опубликовала пакет Рамочных стандартов безопасности, сведя воедино все документы и руководства ВТамО, на основе которых осуществляются эти стандарты⁷⁴. В рамках ежегодных дополнений в версии 2012 года Рамочные стандарты безопасности включают новую часть 5 о комплексном управлении границей и новую часть 6 о непрерывности и возобновлении торговых потоков. Таким образом, раздел о взаимном признании перенесен в новую часть 7, а раздел, касающийся связанных с уполномоченными экономическими операторами (УЭО) условий, требований и преимуществ, помещен в новое приложение III, при этом текст резолюции Совета таможенного сотрудничества о рамочных стандартах безопасности перенесен в новое приложение IV. В дополнение к этому создано новое приложение I, где содержатся определения, в том числе определение "груза повышенного риска"⁷⁵.

Будучи важным элементом Рамочных стандартов безопасности, УЭО⁷⁶ являются частными субъектами, которые сертифицированы национальными таможенными администрациями в качестве организаций, соответствующих стандартам ВТамО или эквивалентным стандартам безопасности цепей поставок. УЭО должны удовлетворять специальным требованиям в отношении физической безопасности помещений, наблюдения с использованием скрытых камер и тщательной политики отбора и приема на работу персонала. В обмен на это УЭО, как правило, получают льготный режим прохождения таможенных формальностей по упрощенной схеме, включая, например, ускоренную таможенную очистку товара и сокращение количества инспекций на местах. В последние годы подписан – как правило на двусторонней основе – ряд соглашений о взаимном признании⁷⁷ соответствующих УЭО. Хочется, однако, надеяться, что в свое время они станут основой для заключения многосторонних соглашений на субрегиональном и региональном уровнях⁷⁸. По состоянию на 30 июня 2013 года в 52 странах

разработано 26 программ УЭО⁷⁹, и еще семь стран намереваются создать УЭО в ближайшем будущем⁸⁰.

Важнейшим элементом стратегии осуществления Рамочных стандартов безопасности является помощь в укреплении потенциала по линии программы ВТамО "Колумбус". Дополнительную поддержку в этой области оказывают созданные в секретариате ВТамО рабочие органы с участием таможенных служб и предприятий частного сектора, которые осуществляют свою деятельность в тесном сотрудничестве в целях обеспечения актуальности Рамочных стандартов безопасности в условиях изменений, происходящих в сфере торговли⁸¹.

(b) Тенденции на уровне Европейского союза и в Соединенных Штатах

Для многих развивающихся стран торговля с Европейским союзом и Соединенными Штатами по-прежнему остается вопросом особой важности. Ввиду этого здесь также отмечается ряд актуальных тенденций в области безопасности морских перевозок и цепей поставок.

Что касается Европейского союза, то в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта* приводилась информация о поправке по вопросам безопасности к Таможенному кодексу сообщества (постановление (ЕС) 648/2005 и положения о его осуществлении), которое направлено на обеспечение одинаковой степени безопасности за счет таможенного контроля всех грузов, поступающих на таможенную территорию Европейского союза или отправляемых из нее⁸². В частности, эти изменения включали разработку единых правил управления рисками в таможенном контроле, и в том числе согласование единых критериев для анализа риска безопасности до прибытия или отправки грузов на основании информации о грузе, представленной в электронной форме. С 1 января 2011 года направление такой предварительной электронной декларации с сообщением соответствующей информации по вопросам безопасности обязательно для торговых операторов и более не является факультативным; соответствующие касающиеся безопасности данные должны сообщаться до прибытия товаров на таможенную территорию Европейского союза. Если такие данные не представлены заранее, товары должны немедленно декларироваться по прибытии на границу, что может вызвать задержку в таможенной очистке партий грузов на границе до

получения результатов анализа риска на предмет надежности и безопасности⁸³. Поправкой по вопросам безопасности к Таможенному кодексу также введена сложная единая рамочная система управления рисками в таможенном контроле, которая включает подробно разработанные единые критерии и стандарты рисков. В этой связи Европейская комиссия поручила провести исследование для оценки плюсов и минусов существующих возможностей Европейского союза в области анализа риска и таргетирования и для изучения некоторых потенциальных вариантов в целях улучшения положения (PricewaterhouseCoopers, 2012)⁸⁴. Авторы этого исследования сделали вывод о том, что по ряду вопросов требуется принятие срочных мер, в том числе в связи с качеством данных, моделированием цепочек снабжения и некоторыми аспектами используемой методологии.

Позднее, в январе 2013 года, Европейская комиссия приняла "Сообщение по вопросу об управлении рисками в таможенных органах и безопасности цепи поставок" (European Commission, 2013). В данном сообщении существующая в Европейском союзе стратегия оценки риска в грузовых перевозках квалифицируется как "недостаточная", при этом указывается, что "необходим новый подход к управлению рисками в ЕС"⁸⁵. В документе излагается стратегия, позволяющая таможенным службам лучше оценивать риски, связанные с перемещением товаров в цепях международных поставок, и предлагается ряд важных мер⁸⁶. После принятия этого сообщения, в котором в общих чертах обрисован подход Европейского союза, ассоциации отрасли высказывали обеспокоенность по поводу сложности существующей в Европейском союзе системы безопасности с предварительным уведомлением о грузах, а также того, что в ближайшем будущем создание единого, объединенного таможенного режима Европейского союза вряд ли реалистично⁸⁷. В совместном документе, представленном в Европейский парламент и Совет (International Air Transport Association et al., 2013), ряд крупных ассоциаций перевозчиков и транспортно-экспедиторских компаний предложили обратить внимание на некоторые вопросы, которые по-прежнему требуют уточнения и решения в ходе ведущейся в Европейском союзе работы. В частности, речь идет о необходимости определить и идентифицировать дополнительные элементы данных, которые потребуются для надлежащей предварительной оценки риска грузовых перевозок, а также

установить, кто должен будет регистрировать такие данные, когда и через какую систему.

Кроме того, изменения в Таможенном кодексе Европейского союза предусматривали, в частности, включение положений в отношении УЭО; статус УЭО может предоставляться надежным торговым операторам и предполагает получение льгот в виде мер по упрощению торговых процедур. В данном случае заслуживают упоминания связанные с этим последующие события, такие как рекомендация в отношении представления экономическими операторами вместе с заявлением с просьбой выдать свидетельство УЭО документа о самооценке⁸⁸ и выпуск пересмотренного вопросника для самооценки⁸⁹, призванного обеспечить единообразный подход в рамках всех государств-членов Европейского союза.

В отношении взаимного признания программ УЭО в рамках соглашений между Европейским союзом и третьими странами, включая крупных торговых партнеров⁹⁰, следует отметить, что с 31 января 2013 года полностью вошло в силу решение Европейского союза и Соединенных Штатов о взаимном признании программ "надежных торговых операторов", а именно программ УЭО ЕС и Таможенно-торгового партнерства Соединенных Штатов по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ)⁹¹, которое было подписано 4 мая 2012 года (European Union–United States Joint Committee, 2012). Заключительная фаза данного соглашения, каковым является упомянутое решение, предусматривает предоставление взаимных льгот безопасным торговым операторам, включая снижение соответствующих показателей по шкале оценки риска и сокращение таможенных инспекций при отгрузке партий грузов (United States Customs and Border Protection (CBP), 2013).

Кроме того, Бюро Соединенных Штатов по таможенным вопросам и охране границ объявило недавно, что в рамках реализуемой им программы доверенных торговых операторов оно планирует включиться в процедуры ТРАТ и самооценки импортеров. Имеется в виду, что благодаря этому Бюро сможет предоставлять дополнительные стимулы участвующим партнерам, отнесенным к категории низкого риска, пользуясь преимуществами повышения эффективности благодаря управлению системой поставок и обеспечению соблюдения торговых правил в рамках одной программы партнерства. Ряд участников послужат полигоном для экспериментальной проверки, и к осуществлению

первого этапа данной программы планируется приступить к концу 2013 финансового года⁹².

(с) Международная морская организация

(i) Меры по повышению безопасности на море

В ИМО вопросы, связанные с безопасностью на море, включая пиратство, рассматривают в рамках своих повесток дня Комитет по безопасности на море (КБМ), Юридический комитет и Комитет по упрощению формальностей. В этой связи следует упомянуть ряд моментов самых последних проходивших в прошлом году сессий этих комитетов, которые касались эффективного осуществления главы XI-2 Конвенции СОЛАС и Международного кодекса по охране судов и портовых сооружений (ОСПС), борьбы с пиратством и вооруженным грабежом, требований, связанных с нанятым в частном порядке вооруженным персоналом безопасности на борту судов, и содействия восстановлению объемов морских перевозок в случае возникновения масштабных чрезвычайных ситуаций.

Комитет по безопасности на море

На своей девяносто первой сессии⁹³ КБМ отметил, что несколько Договаривающихся правительств не выполняют своих обязательств согласно правилу XI-2/13 Конвенции СОЛАС о представлении информации. Ввиду этого Комитет настоятельно призвал эти правительства провести обзор своей информации в Глобальной интегрированной системе информации о судоходстве (ГИСИС) и при необходимости обновить ее; в этой связи Комитет также отметил намерение секретариата провести обзор модуля и повысить его доступность и значение в качестве источника информации. Кроме того, КБМ отметил, что в настоящее время *Рекомендации ИМО по охране на море и Кодекс ОСПС* (издание ИМО в продаже под номером: IA116E; ISBN: 978-92-801-1544-4) имеются на английском и французском языках и, как ожидается, позднее в 2013 году будут доступны на испанском языке; Комитет указал на необходимость выполнять подробно описанные в них процедуры (ИМО, 2012l).

КБМ также рассмотрел последние статистические данные о пиратстве и вооруженном разбое против судов (ИМО, 2012m), отметив обнадеживающую тенденцию к снижению пиратских нападений в западной части Индийского океана. Вместе с тем указывалось, что по-прежнему много невинных моряков удерживают в Сомали в

качестве заложников, причем порой уже более двух лет. К тому же серьезную обеспокоенность вызывает возросшее число инцидентов пиратства и вооруженного разбоя против судов в Гвинейском заливе, а также возросший уровень жестокости при этих нападениях (ИМО, 2012n, стр. 59–62).

На своей девяносто второй сессии⁹⁴ БМ отметил, что недавно было выпущено исследование 2012 года, озаглавленное "Человеческая стоимость пиратства" (Oceans Beyond Piracy, 2013). В связи с проблемой пиратства и вооруженного разбоя против судов в Гвинейском заливе Комитет приветствовал региональную инициативу со стороны Экономического сообщества центральноафриканских государств (ЭСЦАГ), Экономического сообщества западноафриканских государств (ЭКОВАС) и Комиссии Гвинейского залива в соответствии с резолюциями 2018 (2011) и 2039 (2012) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций о разработке Кодекса поведения по пресечению пиратства, вооруженного разбоя против судов и другой незаконной деятельности в море. Этот Кодекс поведения, который дополняет проект интегрированной системы функций береговой охраны, запущенный ИМО и Морской организацией Западной и Центральной Африки (МОЗЦА) в 2006 году, а также интегрированную морскую стратегию Африканского союза на период до 2050 года, был принят на совещании на уровне министров в Котону, Бенин, в марте 2013 года. Затем Кодекс был официально принят на совещании в Яунде, в котором приняли участие 13 глав государств Западной и Центральной Африки, и открыт для подписания 25 июня 2013 года⁹⁵.

Согласно новому Кодексу подписавшие его государства обязываются в максимально возможной степени сотрудничать в вопросах предупреждения и пресечения пиратства и вооруженного разбоя против судов, транснациональной организованной преступности в морской сфере, морского терроризма, незаконного, незаявленного и нерегулируемого лова и других видов незаконной деятельности на море в целях:

- обмена и представления соответствующей информации;
- задержания судов и/или летательных аппаратов, подозреваемых в совершении такой незаконной деятельности на море;

- обеспечения ареста и привлечения к судебной ответственности лиц, совершающих незаконную деятельность на море, или посягающих на совершение такой деятельности;
- содействия организации надлежащего ухода, лечения и репатриации для моряков, рыбаков, другого персонала и пассажиров судов, подвергшихся незаконным действиям в море, особенно лицам, подвергшимся насилию⁹⁶.

В отношении пиратства и вооруженного разбоя против судов в водах у побережья Сомали Комитет отметил, что, хотя число пиратских нападений в Аденском заливе и западной части Индийского океана значительно сократилось, они остаются существенной угрозой, и нет причин для ослабления усилий (ИМО, 2013o, стр. 63).

Юридический комитет

На своей сотой сессии⁹⁷ Юридический комитет получил документ (ИМО, 2013p)⁹⁸, представленный в ответ на высказанную им ранее просьбу о том, чтобы ИМО обратилась к учреждениям в тех регионах, которые непосредственно участвуют в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем (в первую очередь, к Военно-морским силам Евросоюза в Сомали (ЕС НАВФОР), Организации Североатлантического договора (НАТО) и Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН)), и запросила информацию о количестве пиратов, захваченных и переданных на берег для дальнейшего расследования, а также информацию о трудностях, связанных с задержанием пиратов. В отношении этого документа и замечаний, представленных по поводу этого документа в письменной форме, были высказаны следующие мнения:

- прозрачность в выявлении проблем, связанных с задержанием пиратов, выгодна всем сторонам, которые участвуют в борьбе с пиратством или борются с последствиями этого преступления;
- поскольку информация о количестве пиратов, захваченных и переданных на берег для дальнейшего расследования, а также информация о трудностях, связанных с задержанием пиратов, была получена только от УНП ООН, Комитет еще далек от выполнения своей цели получить желаемую информацию;
- информация, представленная УНП ООН в документе LEG 100/6/1 о подозреваемых в

пиратстве/осужденных за него лицах, которые находятся в других государствах, должна быть обновлена в соответствии с докладами, которые предоставили государства, принимавшие участие в совещании по пиратству РГ 2 в апреле 2013 года;

- государства-члены и организации, имеющие консультативный статус в ИМО, должны обмениваться опытом, накопленным в сфере решения проблем, которые связаны с задержанием пиратов, и предоставить соответствующую информацию ИМО;
- ИМО является главным форумом в системе Организации Объединенных Наций, который несет ответственность за координацию усилий широкого международного сообщества в борьбе против пиратства; и
- важно включить в базу данных те государства, национальное законодательство которых не позволяет использовать частную вооруженную охрану в своих территориальных водах⁹⁹.

Что касается последнего момента, то циркуляр, в котором содержится вопросник¹⁰⁰ о требованиях государства порта и прибрежных государств к персоналу частной вооруженной охраны на борту судов (ИМО, 2011b), включает информацию о национальном законодательстве по использованию таким персоналом огнестрельного оружия и относящегося к охране оборудования.

Вниманию участников был представлен еще один документ, в котором содержится информация о базе данных судебных решений в отношении случаев пиратства (ИМО, 2013r), которая была создана Межрегиональным научно-исследовательским институтом Организации Объединенных Наций по вопросам преступности и правосудия (ЮНИКРИ)¹⁰¹. ЮНИКРИ также представил статистические данные, полученные на основе проведенного Институтом анализа пиратства, включая средний возраст пиратов, регионы и кланы, к которым принадлежат пираты, их род занятий, наиболее вероятное время нападений, количество пиратов, принимающих участие в отдельных нападениях, использование плавучих баз, число потерь среди пиратов и количество и типы судов, подвергшихся нападениям пиратов. Кроме того, на портале ЮНИКРИ по проблемам пиратства в целях обеспечения большей полноты базы данных размещена информация о судебных решениях, а также даются ссылки на другие базы данных в различных юрисдикциях и

регионах и приводится информация о передаче правонарушителей после суда. Была высказана общая поддержка в отношении этой базы данных, и Юридический комитет постановил осуществлять тесное сотрудничество с ЮНИКРИ по вопросам, касающимся пиратства¹⁰².

На своей сотой сессии Юридический комитет также принял проект руководства по сбору и обеспечению сохранности доказательств после заявления о серьезном преступлении, совершенном на судне, или после сообщения о пропавшем без вести лице с судна, а также оказанию моральной поддержки и медицинской помощи потерпевшим. Проект руководства посвящен тому, что на практике можно сделать на борту судна для сбора и/или обеспечения сохранности доказательств и защиты лиц, пострадавших в результате совершения серьезных преступлений, до того времени, когда соответствующие правоохранительные органы начнут расследование. Проект руководства вместе с проектом резолюций по этому вопросу были направлены на рассмотрение и утверждение намеченной на ноябрь 2013 года двадцать восьмой сессии Ассамблеи ИМО.

Основной целью проекта руководства является оказание помощи капитанам судов в том, что касается обеспечения сохранности доказательств и оказания моральной поддержки и медицинской помощи потерпевшим, а также, при необходимости, сбора доказательств в период между сообщением о совершении или выявлением серьезного преступления и началом работы правоохранительных органов или иных профессиональных лиц, проводящих расследование на месте преступления¹⁰³.

Комитет по упрощению формальностей

В ходе тридцать восьмой сессии Комитета по упрощению формальностей, состоявшейся 8–12 апреля 2013 года, был рассмотрен ряд вопросов, касающихся безопасности на море. Комитет одобрил "Руководство по мерам ускорения восстановления морской торговли, касающимся глобальной системы цепочек поставок и морских перевозок" (ИМО, 2013s). Они должны войти в арсенал практических инструментов, используемых государствами-членами ИМО и отраслью в целях рассмотрения соответствующих вопросов повышения резистентности глобальной системы поставок и сведения к минимуму сбоя в случае масштабных чрезвычайных ситуаций.

Руководство состоит из трех частей: а) перечня требований к информации, жизненно необходимой для повышения устойчивости цепочки поставок и содействия восстановлению торговли после серьезных перебоев в работе цепочек поставок на морском транспорте; б) информации, касающейся развития механизма коммуникации между сторонами; с) информации, касающейся создания групп поддержки отрасли.

При разработке Руководства во внимание принималась работа, проделанная по линии Программы по восстановлению торговли в рамках Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), ВТамО и ИСО в рамках разработки руководства для таможенных служб и организаций в интересах содействия восстановлению торговли и ускорения этого процесса¹⁰⁴.

Комитет рассмотрел документ (ИМО, 2013t), в котором содержится информация о вопроснике (ИМО, 2011b)¹⁰⁵, где запрашиваются сведения о требованиях государств порта и прибрежных государств к вооруженным сотрудникам частных охранных предприятий на судах. В циркуляре содержится настоятельный призыв к правительствам государств-членов, и в частности тех государств, которые расположены на побережье Индийского океана, Аравийского моря, Аденского залива и Красного моря, обеспечивать повышение осведомленности о соответствующих требованиях своего национального законодательства, политике и процедурах, касающихся перевозки, погрузки на суда и выгрузки с судов огнестрельного оружия и охранного оборудования на их территории, а также перемещений вооруженных сотрудников частных охранных предприятий, путем заполнения анкеты и представления ее в ИМО.

Следует также отметить ряд других моментов в работе Комитета по упрощению формальностей, касающейся безопасности цепей поставки. В частности, Комитет утвердил:

- "Временное руководство по использованию печатных версий электронных свидетельств" (ИМО, 2013u). Данное руководство призвано лишь предоставить информацию администрациям, использующим электронные свидетельства; руководство является только первым шагом в процессе перехода к безбумажной системе и более широкому использованию Интернета для электронного доступа к свидетельствам. Ожидается также поступление материалов от других комитетов ИМО;
- "Сводное руководство ИМО по упрощению формальностей и электронным деловым операциям" (ИМО, 2013v). Сводное руководство содержит обновленную информацию, рекомендации и рекомендованные форматы для электронного обмена данными, требующиеся государственным органам для упрощения процедур проверки в связи с прибытием, стоянкой и отправлением судов, прибытием, пребыванием и отбытием лиц и прибытием, нахождением в порту и отправлением грузов;
- "Перечень свидетельств и документов, которые должны иметься на судах, 2013 год" (ИМО, 2013w). Перечислены только свидетельства и документы, требуемые согласно документам ИМО, при этом перечень не включает свидетельства и документы, требуемые другими международными организациями или государственными органами;
- "Поправки к Международной конвенции по безопасным контейнерам (КБК), 1972 года" (ИМО, 2013o, Annex 7). В частности, речь идет о поправках, касающихся таблички о допущении по условиям безопасности и допущения существующих контейнеров и новых контейнеров.

(ii) Прочие вопросы

Справедливое обращение с моряками

Юридическому комитету на его сотой сессии были представлены результаты исследования, проведенного Международным центром по правам моряков (ЦПМ), по вопросу об уважении прав моряков, привлекаемых к уголовной ответственности (ИМО, 2013x). Исследование проводилось на восьми языках в течение 12 месяцев и было закончено в феврале 2012 года. Всего было собрано 3 480 анкет, заполненных моряками из 68 различных государств¹⁰⁶. Результаты исследования дают все основания полагать, что права моряков, предусмотренные Руководством по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии, которое было принято совместно ИМО и МОТ, часто нарушаются. В ходе заседания высказывались, в частности, следующие мнения:

- статистические данные продемонстрировали необходимость продолжать уделять приоритетное внимание Руководству и активно продвигать его более эффективное выполнение;
- моряки подвергаются уголовному преследованию чаще, чем представители многих других

Вставка 5.1. Положение дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000**Опубликованные стандарты:**

- **ИСО 28000:2007** – "Технические условия для систем менеджмента безопасности цепи поставок". Общий, "зонтичный" стандарт. Он носит общий характер, предусматривает оценку рисков и возможность сертификации и рассчитан на любые организации, любые случаи сбоев и любые секторы. Он широко применяется и служит ступенькой к сертификации УЭО и С-ТРАТ.
- **ИСО 28001:2007** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Наилучшие методы обеспечения безопасности в цепи поставок, оценки и планы". Стандарт призван помочь предприятиям отрасли выполнять требования, установленные для получения статуса УЭО.
- **ИСО 28002:2011** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – развитие гибкости в цепи поставок – требования и руководства по применению". В этом стандарте повышенное внимание уделяется вопросам устойчивости к внешним воздействиям и подчеркивается необходимость непрерывной интерактивной процедуры предупреждения сбоев, принятия мер реагирования в случае их возникновения и обеспечения продолжения осуществления организацией основных операций после серьезного разрушительного сбоя.
- **ИСО 28003:2007** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Требования к органам аудита и сертификации систем менеджмента безопасности цепи поставок". В этом стандарте содержатся рекомендации для аккредитационных и сертификационных органов.
- **ИСО 28004-1:2007** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Руководящие указания по внедрению ИСО 28000 – Часть 1: Общие принципы". В этом стандарте содержатся общие рекомендации в отношении применения стандарта ИСО 28000:2007. В нем разъясняются базовые принципы ИСО 28000 и описываются цели, типовые вводные, процедуры и обычно получаемые результаты по каждому требованию ИСО 28000. Это должно способствовать пониманию и внедрению ИСО 28000. ИСО 28004:2007 не предусматривает дополнительных требований сверх оговоренных в ИСО 28000 и не предписывает обязательных подходов в рамках внедрения ИСО 28000.
- **ИСО/ПАС 28004-2:2012** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Руководящие указания по внедрению ИСО 28000 – Часть 2: Руководящие указания по принятию ИСО 28000 для использования в операциях средних и мелких портов". Этот документ служит руководством для средних и мелких портов, намеревающихся внедрить ИСО 28000. В нем описаны сценарии рисков и угроз для цепи поставок, процедуры проведения оценки рисков/угроз и критерии оценки для определения степени соответствия и эффективности документально подтвержденных планов обеспечения безопасности в соответствии с руководящими указаниями в отношении внедрения ИСО 28000 и 28004.
- **ИСО/ПАС 28004-3:2012** – "Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Руководящие указания по внедрению ИСО 28000 – Часть 3: Дополнительные конкретные указания по принятию ИСО 28000 для использования в операциях среднего и малого бизнеса (кроме морских портов). Документ призван дополнить ИСО 28004-1 и содержит дополнительные руководящие указания для средних и малых предприятий (помимо морских портов), которые намереваются принять ИСО 28000. Дополнительные указания, содержащиеся в ИСО/ПАС 28004-3:2012, подкрепляя общие указания, содержащиеся в основной части ИСО 28004-1, не противоречат этим общим указаниям и не вносят изменений в ИСО 28000.
- **ИСО/ПАС 28004-4:2012** – "Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Руководящие указания по внедрению ИСО 28000 – Часть 4: Дополнительное специальное руководство по внедрению ИСО 28000, если соответствие ИСО 28001 является задачей менеджмента". В документе содержатся дополнительные указания для организаций, внедряющих ИСО 28000 и стремящихся при этом включить описанную в ИСО 28001 передовую практику в качестве задачи менеджмента в рамках своих международных цепей поставок.
- **ИСО 28005-1:2013** – "Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Электронный допуск в порт (ЕРС) – Часть 1: Структура сообщений". Данный стандарт предусматривает передачу данных по каналам межкомпьютерной связи.
- **ИСО 28005-2:2011** – "Система менеджмента безопасности цепи поставок – Электронный допуск в порт (ЕРС) – Часть 2: Основные элементы данных". В этом стандарте содержатся технические требования, облегчающие эффективный обмен электронной информацией между судами и береговыми службами по вопросам транзитного перехода вдоль побережья или захода в порты, а также определения основных элементов данных, охватывающие все требования в отношении обмена сообщениями "судно–берег" и "берег–судно", как это определено в Кодексе ОСПС, Конвенции ФАЛ и соответствующих резолюциях МО.

- **ИСО/ПАС 28007:2012** – "Суда и морские технологии – Руководящие указания для частных морских охранных компаний, которые обеспечивают вооруженную охрану судов (и типовые условия договоров)". В данном руководстве содержатся дополнительные рекомендации с учетом специфики данного сектора, которые могут выполняться соответствующими требованиями ИСО 28000 компаниями (организациями), которые обеспечивают вооруженную охрану судов.
- **ИСО 20858:2007** – "Суда и морские технологии – Оценки безопасности морских портовых сооружений и разработка плана обеспечения безопасности". Данный стандарт закладывает рамочную основу, призванную помочь службам морских портов при определении компетенции персонала для целей проведения оценок безопасности морских портовых сооружений и разработки плана обеспечения безопасности согласно требованиям Кодекса ОСПС. Кроме того, в нем устанавливается ряд требований к документации для обеспечения того, чтобы процедура выполнения описанных выше функций была отражена в форме, позволяющей провести независимую проверку компетентным уполномоченным учреждением. ИСО 20858:2007 не имеет целью устанавливать для договаривающегося правительства или уполномоченного органа требований в отношении назначения признанной охранной организации (ПОО) или навязать использование внешнего поставщика услуг или другой стороны для проведения оценки безопасности морских портовых сооружений или разработки плана обеспечения безопасности, если в портовых службах имеется персонал, обладающий квалификацией, оговоренной в этих технических требованиях. Операторы судов могут быть проинформированы о том, что применяющие этот документ службы морских портов соответствуют установленному в отрасли уровню соблюдения положений Кодекса ОСПС. В ИСО 20858:2007 не рассматриваются требования Кодекса ОСПС в отношении инфраструктуры портов, выходящих за периметр безопасности морского портового сооружения, что может сказаться на безопасности взаимодействия на уровне "портовое сооружение–судно". Правительства обязаны обеспечивать защиту населения и инфраструктуры своих стран от последствий инцидентов в море, происходящих за пределами их морских портовых сооружений. Эти обязанности выходят за рамки сферы действия ИСО 20858:2007.

Стандарты в стадии разработки:

- **ИСО 28006** – "Системы менеджмента безопасности цепи поставок – Менеджмент безопасности накатных пассажирских паромов". Издание включает информацию о передовой практике применения мер безопасности.

Примечание: Дополнительную информацию, в том числе о порядке подготовки международных стандартов в ИСО, см. на сайте www.iso.org.

профессий, и, следовательно, нуждаются в особой помощи;

- предоставление правовой помощи морякам должен прежде всего обеспечивать собственник судна; и
- результаты исследования могут быть приняты во внимание Юридическим комитетом при составлении Руководства по сбору и обеспечению сохранности доказательств после заявления о серьезном преступлении, совершенном на судне, или после сообщения о пропавшем без вести лице с судна, а также оказанию моральной поддержки и медицинской помощи потерпевшим.

Юридический комитет выразил общую поддержку постоянному продвижению Руководства и пришел к выводу о том, что вопрос справедливого обращения с моряками в случае морской аварии должен оставаться в повестке дня Комитета. Делегациям было предложено подать к следующей

сессии Юридического комитета предложения по мероприятиям, направленным на улучшение соблюдения Руководства¹⁰⁷.

(d) Международная организация по стандартизации

Как указывалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, на протяжении прошедшего десятилетия ИСО активно занималась вопросами безопасности морских перевозок и цепей поставок. Вскоре после опубликования Кодекса ОСПС в целях содействия его осуществлению предприятиями отрасли Технический комитет ИСО (ИСО/ТК 8) опубликовал стандарт ИСО 20858:2007 "Суда и морские технологии – Оценка безопасности сооружений морских портов и разработка планов безопасности".

Уместно также упомянуть разработку стандартов серии 28000 "Система менеджмента безопасности поставок", которые призваны помочь предприятиям

отрасли успешно планировать свои действия на случай каких-либо разрушительных событий и мероприятия на восстановительном этапе (о положении дел в настоящее время в области стандартов серии ИСО 28000 см. вставку ниже). Базовым стандартом в этой серии является стандарт ИСО 28000:2007 "Технические условия для систем менеджмента безопасности цепи поставок", который служит своего рода "зонтичной" системой менеджмента, позволяющей повысить безопасность во всех аспектах: оценка риска, готовность к чрезвычайным происшествиям, непрерывность, устойчивость, восстановление,

резистентность и/или управление в критических ситуациях, будь то терроризм, пиратство, кража груза, мошенничество и многие другие проблемы безопасности. Данный стандарт также служит основой для сертификации УЭО и организаций С-ТРАТ. Внедряя такие стандарты, различные организации могут специально разрабатывать подходы, совместимые с существующими у них операционными системами. В стандарте ИСО 28003:2007, который также опубликован и действует с 2007 года, предусмотрены требования в отношении проведения аудита и сертификации в соответствии с ИСО 28000:2007.

Таблица 5.1. Договаривающиеся стороны ряда международных конвенций по морскому транспорту, по состоянию на 30 июня 2013 года

Название Конвенции	Вступление в силу или условия для вступления в силу	Договаривающиеся государства
Конвенция Организации Объединенных Наций о Кодексе поведения линейных конференций, 1974 год	Вступила в силу 6 октября 1983 года	Алжир, Бангладеш, Барбадос, Бельгия, Бенин, Буркина-Фасо, Бурунди, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Гайана, Гамбия, Гана, Гватемала, Гвинея, Гондурас, Демократическая Республика Конго, Египет, Замбия, Индия, Индонезия, Иордания, Ирак, Испания, Италия, Кабо-Верде, Камерун, Катар, Кения, Китай, Конго, Коста-Рика, Кот-д'Ивуар, Куба, Кувейт, Либерия, Ливан, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малайзия, Мали, Марокко, Мексика, Мозамбик, Нигер, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Пакистан, Перу, Португалия, Республика Корея, Российская Федерация, Румыния, Саудовская Аравия, Сенегал, Сербия, Словакия, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тринидад и Тобаго, Тунис, Уругвай, Филиппины, Финляндия, Франция, Центральноафриканская Республика, Черногория, Чешская Республика, Чили, Швеция, Шри-Ланка, Эфиопия, Ямайка (76)
Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбургские правила)	Вступила в силу 1 ноября 1992 года	Австрия, Албания, Барбадос, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Венгрия, Гамбия, Гвинея, Грузия, Доминиканская Республика, Египет, Замбия, Иордания, Казахстан, Камерун, Кения, Лесото, Либерия, Ливан, Малави, Марокко, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Парагвай, Румыния, Сенегал, Сент-Винсент и Гренадины, Сирийская Арабская Республика, Сьерра-Леоне, Тунис, Уганда, Чешская Республика, Чили (34)
Международная конвенция о морских залогах и ипотеках, 1993 год	Вступила в силу 5 сентября 2004 года	Албания, Бенин, Вануату, Испания, Литва, Монако, Нигерия, Перу, Российская Федерация, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сербия, Сирийская Арабская Республика, Тунис, Украина, Эквадор, Эстония (17)
Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов, 1980 год	Еще не вступила в силу — требуется 30 договаривающихся сторон	Бурунди, Грузия, Замбия, Либерия, Ливан, Малави, Марокко, Мексика, Руанда, Сенегал, Чили (11)
Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов, 1986 год	Еще не вступила в силу — требуется 40 договаривающихся сторон, на которые приходится не менее 25% общемирового тоннажа согласно приложению III к Конвенции	Албания, Болгария, Венгрия, Гаити, Гана, Грузия, Египет, Ирак, Кот-д'Ивуар, Либерия, Ливия, Марокко, Мексика, Оман, Сирийская Арабская Республика (15)
Международная конвенция об аресте судов, 1999 год	Вступила в силу 14 сентября 2011 года	Албания, Алжир, Бенин, Болгария, Испания, Латвия, Либерия, Сирийская Арабская Республика, Эквадор, Эстония (10)

Примечание: Официальную информацию о положении дел в области ратификации см. <http://treaties.un.org>.

В новом документе ИСО/ПАС 28007:2012, который недавно разработан ИСО/ТК 8, содержатся рекомендации по применению ИСО 28000 для частных морских компаний по обеспечению безопасности и устанавливаются критерии для отбора компаний, поставляющих на суда персонал вооруженной охраны. В нем же содержатся дополнительные рекомендации в отношении данного сектора, которые могут быть выполнены компаниями или организациями, соответствующими требованиям стандарта ИСО 28000, до предоставления на суда персонала вооруженной охраны.

Резюме важнейших моментов

Охватываемый докладом период характеризовался неуклонным прогрессом, которого удавалось добиться странам и международным и региональным организациям при поддержке таможенных служб и частного сектора в вопросах осуществления существующей рамочной основы и программ в области безопасности на море и цепей поставок. К главным направлениям продвижения вперед следует отнести развитие мер регулирования по вопросам безопасности и защищенности на море, главным образом под эгидой ИМО, а также осуществление и взаимное признание программ УЭО. Исходя из интересов торговых операторов, соответствующих критериям предусмотренных на международном уровне стандартов безопасности цепи поставок, следует надеяться на то, что увеличение числа двусторонних соглашений о взаимном признании в свое время заложит основу для взаимного признания УЭО на многостороннем уровне. Что касается масштабов морского пиратства, то в водах у побережья Сомали, Аденского залива и западной части Индийского океана наблюдается обнадеживающая тенденция к снижению числа таких нападений. В то же время участились и стали более жестокими пиратские нападения в Западной Африке в районе Гвинейского залива. В целях решения этой проблемы в Яунде в июне 2013 года главами государств Западной и Центральной Африки был принят региональный Кодекс поведения по вопросам пресечения пиратства, вооруженного грабежа судов и другой незаконной деятельности на море. Хочется надеяться, что этот Кодекс поведения послужит эффективной рамочной основой для возможно более широкого сотрудничества подписавших его государств (на данный момент это сделали 22 государства) в целях предупреждения и пресечения пиратства,

вооруженного грабежа судов и связанных с этим преступлений.

D. ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ В СВЯЗИ С КОНВЕНЦИЯМИ

Под эгидой ЮНКТАД подготовлен и принят ряд международных конвенций в области морского транспорта. В таблице 5.1 представлена информация о положении дел в области ратификации каждой из этих конвенций по состоянию на 30 июня 2013 года.

E. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ОБ УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

1. Соглашение по вопросу об упрощении процедур торговли в рамках Всемирной торговой организации: открывающаяся возможность для Балийского совещания на уровне министров

Работа по вопросам упрощения процедур торговли ведется в ЮНКТАД на протяжении многих лет, и ее мандат в этой области восходит к заключительному акту первой конференции на уровне министров 1964 года. Эта работа ведется в различных формах, и в ее рамках постоянно учитываются потребности и приоритеты государств-членов ЮНКТАД. Одним из примеров результатов деятельности ЮНКТАД в этой области является Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД), которую применяют свыше 90 стран. В транспортном секторе упрощение процедур торговли является одним из важнейших элементов, позволяющих облегчить бремя операций в секторе международных перевозок, осуществлению которых нередко препятствуют громоздкие и дублирующие друг друга процедуры, в частности при пересечении границ на протяжении всей транспортной цепочки.

Возможность достижения членами ВТО соглашения по вопросам упрощения процедур торговли в ходе девятой конференции министров ВТО, которую намечено провести на Бали, Индонезия, 3–6 декабря 2013 года, по-прежнему существует. Хочется надеяться на то, что конференция

министров добьется результата по некоторым элементам Дохинского пакета, включая упрощение процедур торговли, пакет для НРС и некоторые аспекты вопросов сельского хозяйства и развития. Среди членов ВТО существуют разногласия относительно возможности достижения договоренности по вопросам упрощения процедур торговли, при этом порой ставится под сомнение желательность сосредоточения усилий лишь на нескольких вопросах, в то время как другие крайне важные для развивающихся стран темы, такие как сельское хозяйство, не могут быть вынесены на обсуждение в Бали. Такое отсутствие консенсуса уже отмечалось в выпуске *Обзора морского транспорта 2012 года*, когда речь шла о связи упрощения процедур торговли с другими вопросами и повестки дня Дохинского раунда и о необходимости доработки самого соглашения для обеспечения надлежащей сбалансированности обязательств и гибкого режима (UNCTAD, 2012a).

По многим направлениям прилагаются усилия, призванные наглядно продемонстрировать потенциальные выгоды заключения многостороннего соглашения по вопросам упрощения процедур торговли для мировой экономики в целом и развивающихся стран в частности. В ВТО параллельно с переговорами по тексту соглашения об упрощении процедур торговли проходит ряд региональных и глобальных конференций для обсуждения практического опыта осуществления реформ в области упрощения процедур торговли, и в том числе связанных с ними издержек и преимуществ. В рамках этих мероприятий проводились специальные сессии для демонстрации программ упрощения процедур торговли, осуществляемых при поддержке двусторонних и многосторонних партнеров в области развития, и особо выделялся огромный объем существующих программ технического содействия и мероприятий по укреплению потенциала в области упрощения процедур торговли. К тому же, когда в ноябре 2012 года началось осуществление программы ВТО по оказанию технического содействия в целях национальных самооценок потребностей и приоритетов в области упрощения процедур торговли на период 2012–2014 годов, в центре внимания опять оказались вопросы выявления и оценки пробелов в практическом потенциале развивающихся стран, и особенно в НРС. Главной целью и задачей всех этих мероприятий по-прежнему является обеспечение надлежащего соответствия помощи, предлагаемой

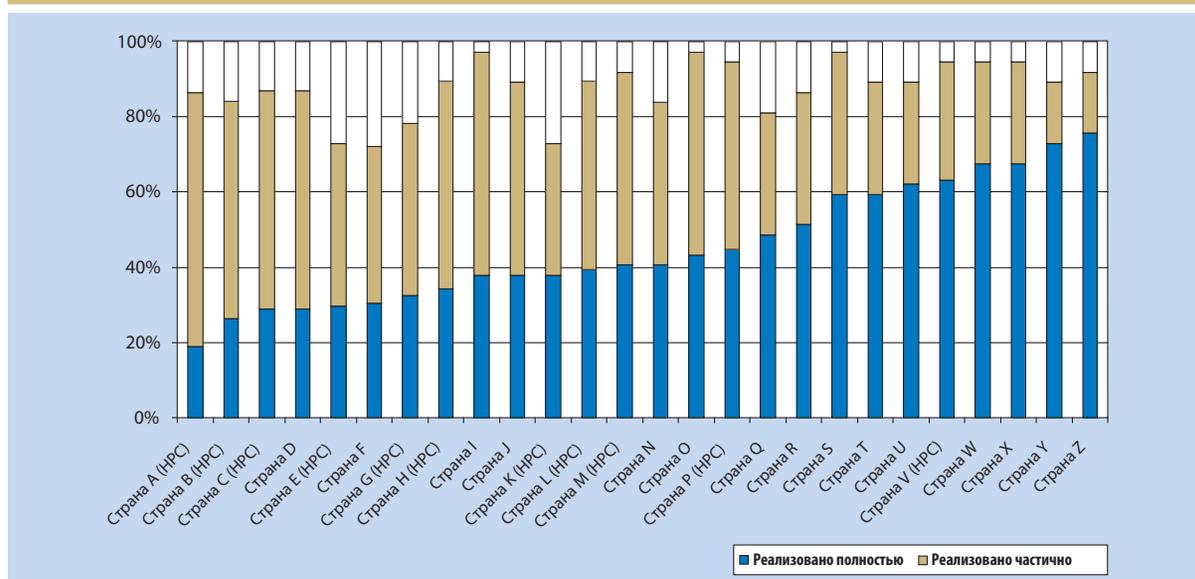
международным сообществом стран и организаций, являющихся донорами, потребностям развивающихся стран.

Однако при этом ряд членов ВТО обеспокоены отсутствием прогресса в деле подготовки пакета договоренностей Балийской конференции на уровне министров (Miles, 2013; International Centre for Trade and Sustainable Development Reporting, 2013). Эта необходимость ускорения хода переговоров и темпов продвижения вперед нашла отражение в учреждении группы "друзей Председателя" на уровне послов для активизации переговорной работы по трем статьям (V, VII и X, а также по разделу II "Особый и дифференцированный режим"). Хотя этот новый подход однозначно позволил придать новый импульс переговорам, все еще не решены некоторые системные вопросы, главным образом, касающиеся масштабы охвата в разделе I и степени гибкости в разделе II.

Безусловно, достигнут прогресс в доработке формулировок большинства положений проекта сводного переговорного текста и особенно положений, касающихся публикации торговой информации и доступа к ней, процедур обжалования, порядка применения штрафных санкций, таможенной очистки и выпуска товаров на внутренний рынок, уполномоченных операторов, свободы транзита и таможенного сотрудничества¹⁰⁸. Отнюдь не ограничивая рамки переговоров уже включенными в текст предложениями, Переговорная группа по упрощению процедур торговли в 2013 году также включила несколько новых основных положений. В частности, это новый пункт об электронной оплате пошлин, налогов и сборов, взимаемых таможенной службой (пункт 2 статьи 7), новый пункт о выпуске с таможенного склада и таможенной очистке скоропортящихся грузов (пункт 9 статьи 7) и отдельный пункт о принятии копий (пункт 3 статьи 10).

Кроме того, активно продолжается работа по разделу II проекта, где содержится положение об особом и дифференцированном режиме для развивающихся стран и НРС. В последнем (шестнадцатом) пересмотренном варианте учтены предложения, недавно внесенные рядом развивающихся стран, и данный документ являет собой пример определенного прогресса в области разнесения обязательств по категориям и изменения категорий (перемещения из одной категории в другую) после уведомления. В частности, перемещение из категории В и С,

Диаграмма 5.1. Уровень реализации мер по упрощению процедур торговли в развивке по странам



Источник: Готовится к выпуску – *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013.

по-прежнему требуя уведомления и рассмотрения Комитетом ВТО по упрощению процедур торговли, который предлагается создать, более не резервируется для случаев "исключительных обстоятельств". Более четкие очертания принимает предлагаемый льготный период для применения системы урегулирования споров ВТО к НРС, и вносятся некоторые предложения в отношении реальной продолжительности таких периодов. Достигнут также прогресс в области уточнения предложения, предусматривающего ежегодную публикацию развитыми странами информации об оказанной технической помощи и помощи в области укрепления потенциала и сведений о центрах для установления контактов и о процедурах и механизмах для направления запросов о помощи. При этом, однако, остаются серьезные пробелы, в частности касающиеся практических вопросов, связанных с уведомлением о мерах согласно разделу II и, в частности мерах, относящихся к категории С, в случае которых обязательства развивающихся стран в отношении точных сроков и графиков осуществления зависят от обязательств доноров предоставлять техническую помощь и помощь в области укрепления потенциала и от конкретных масштабов и сроков предоставления такой помощи.

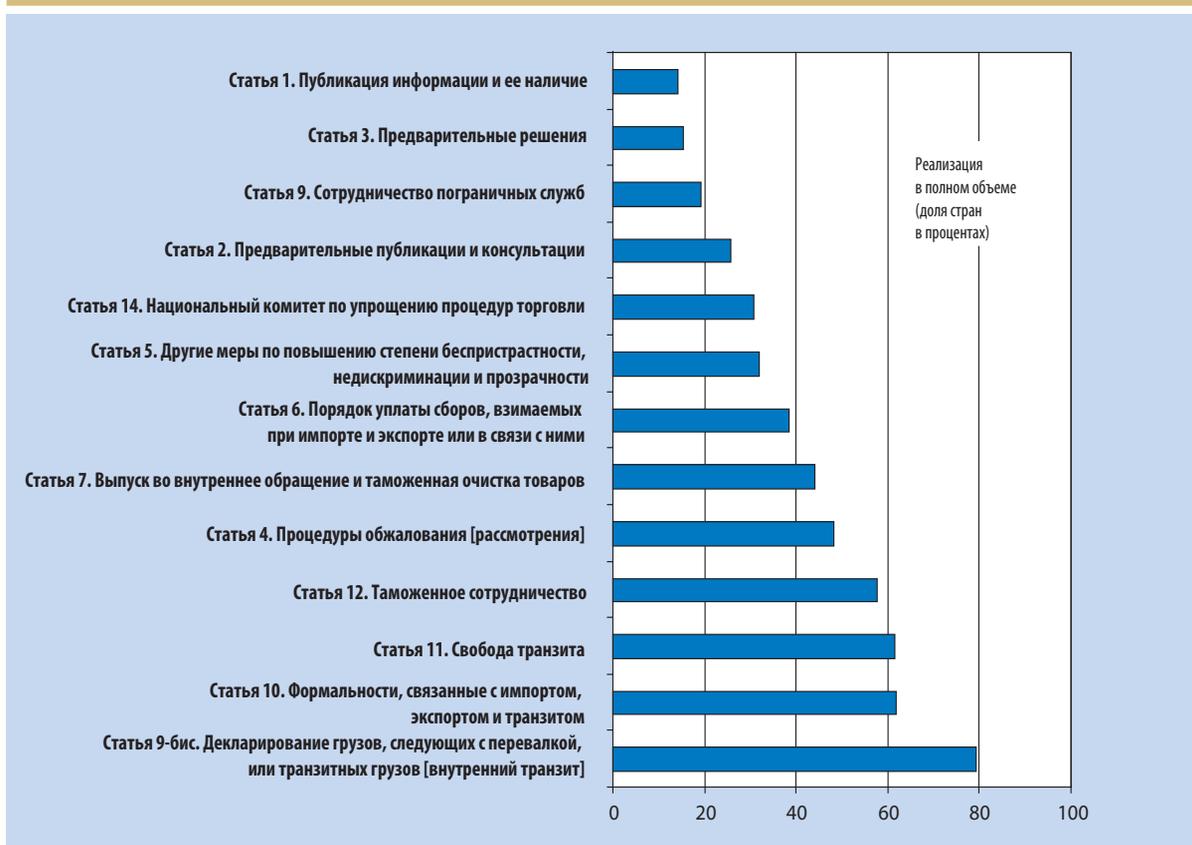
Будущее покажет, позволят ли эти изменения в известной мере снять озабоченность развивающихся стран по поводу издержек и других трудностей осуществления в конечном

счете соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. В этой связи можно извлечь ряд уроков из проводившейся в последнее время работы ЮНКТАД по оказанию помощи развивающимся странам в разработке национальных планов реализации мер в области упрощения процедур торговли, которые в настоящее время обсуждаются в ВТО.

2. Уроки осуществления мер по упрощению процедур торговли по линии проекта ЮНКТАД "Планы действий по осуществлению соглашения ВТО об упрощении процедур торговли в развивающихся странах-членах" (2011–2013 годы)¹⁰⁹

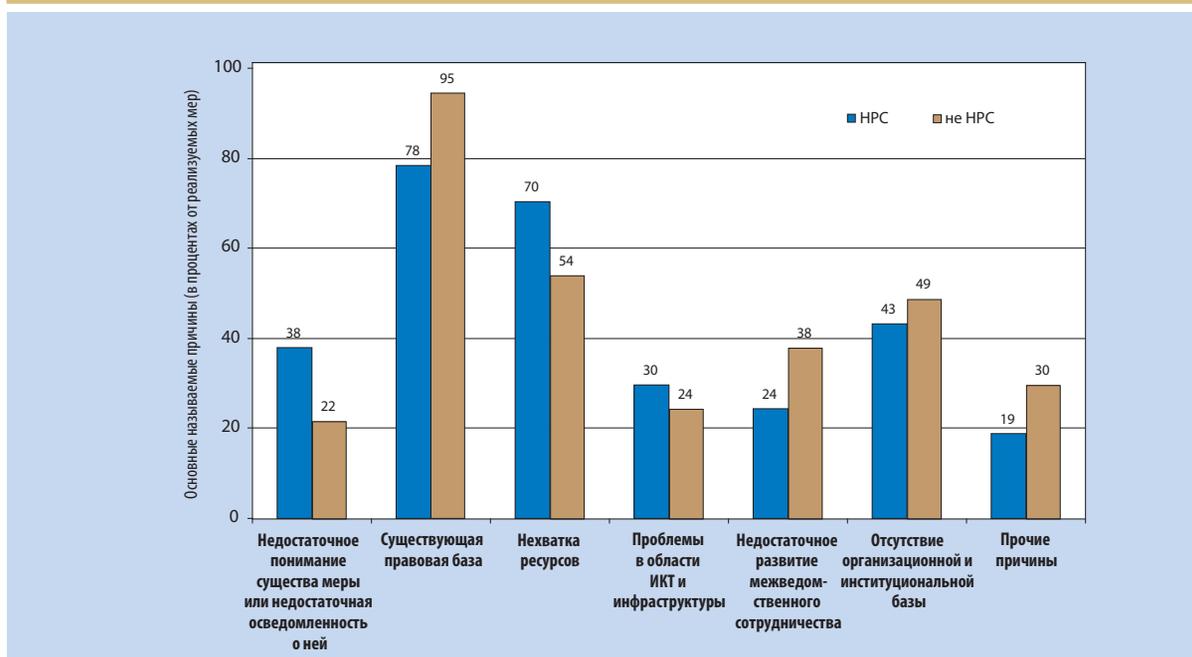
В период 2011–2013 годов ЮНКТАД тесно сотрудничала с 26 развивающимися странами по вопросам уточнения существующего положения в области реализации мер по упрощению процедур торговли, рассматриваемых в рамках ВТО, и определения характера мероприятий, сроков, объемов ресурсов и ТПУП, которые требуются для обеспечения соблюдения мер, которые еще не реализованы в полном объеме. Эта работа проводилась при финансовой поддержке Европейского союза, Норвегии, Счета развития Организации Объединенных Наций, Программы развития Организации Объединенных Наций

Диаграмма 5.2. Уровень реализации в полном объеме мер по упрощению процедур торговли в разбивке по отдельным областям



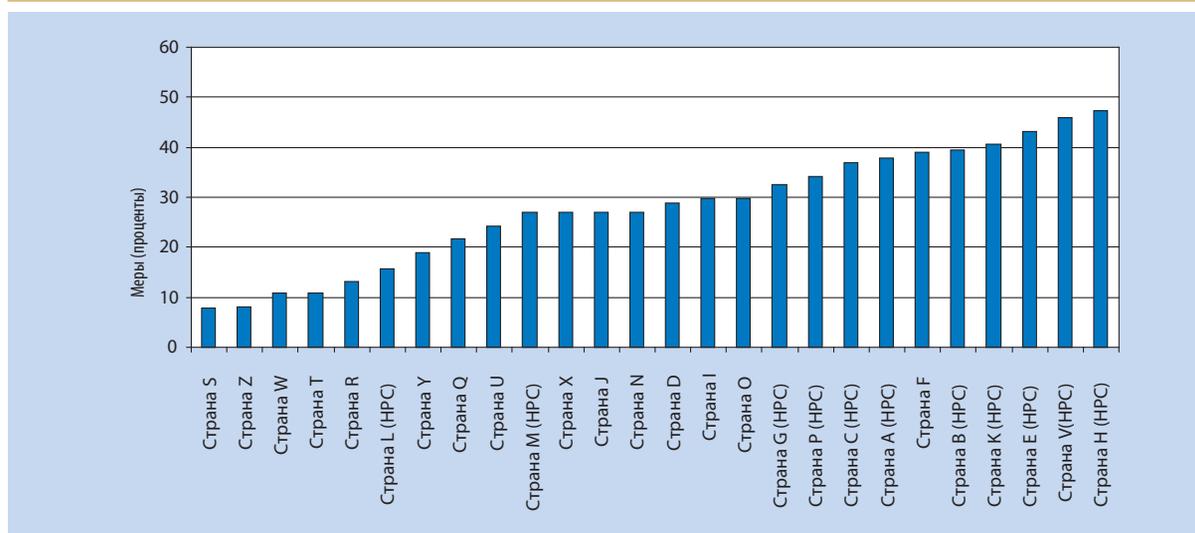
Источник: Готовится к выпуску — *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013.

Диаграмма 5.3. Чаще всего называемые причины того, что меры не реализованы



Источник: Готовится к выпуску — *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013.

Диаграмма 5.4. Доля мер, в случае которых требуется оказание технической помощи и помощи в области укрепления потенциала



Источник: Готовится к выпуску – *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013.

и Всемирного банка в тесном сотрудничестве с другими организациями, фигурирующими в приложении D, включая ОЭСР и ВТамО. В число участвующих стран входили НРС, развивающиеся страны со средним уровнем доходов, страны, не имеющие выхода к морю, развивающиеся страны транзита и малые островные государства Африки, Азии, Карибского бассейна и Латинской Америки.

Сводные данные по этим 26 национальным планам действий позволяют получить определенное представление о трудностях, с которыми в настоящее время сталкиваются некоторые

развивающиеся страны в процессе воплощения в жизнь ряда условий, предусмотренных в существующем проекте текста соглашения, и в то же время о возможностях создания потенциала для принятия и сохранения в силе тех мер, которые в настоящее время обсуждаются за столом переговоров.

Особенно полезны эти национальные оценки как инструмент, показывающий существующий разрыв между тем, что предлагается в ВТО и что реализуется на местах, в развивающихся странах, и, в частности, в НРС. Как показано на диаграмме 5.1, в большинстве участвующих в программе развивающихся стран в настоящее время в полном объеме реализованы менее 50% обсуждаемых в ВТО мер по упрощению процедур торговли. Во всех участвующих странах уровень реализации в полном объеме составлял менее 76%, при этом самый низкий показатель равнялся 19%. В случае НРС общий уровень реализации еще ниже, не достигая в большинстве из них 40%. Вместе с тем меры, к реализации которых страны еще не приступили, однозначно составляют меньшую часть (порядка 3–28%), исходя из чего можно полагать, что совершенно новыми для развивающихся стран является лишь небольшое число предлагаемых реформ в области упрощения процедур торговли.

Еще один вывод, который позволяют сделать сводные данные, заключается в том, что, как показывает уровень осуществления в полном объеме отдельных мер упрощения процедур

Таблица 5.2. Перечень мер, входящих в первую "десятку" по объему оценочных потребностей в технической помощи и помощи в области укрепления потенциала

Механизмы единого окна (TN/TF/165/W/Rev. 16, пункт 5 статьи 10)
Порядок проведения испытаний (пункт 3 статьи 5)
Возможность получения информации через Интернет (пункт 2 статьи 1)
Сотрудничество пограничных учреждений (статья 9)
Предварительные решения (статья 3)
Информационно-справочные пункты (пункт 3 статьи 1)
Порядок уплаты сборов, взимаемых при осуществлении импортно-экспортных операций или в связи с ними (пункт 1 статьи 6)
Публикация информации (пункт 1 статьи 1)
Сокращение/ограничение формальностей и требований к документации (пункт 2 статьи 10)
Управление рисками (пункт 4 статьи 7)

торговли, высокие показатели реализации характерны для мер с самым значительным таможенным компонентом, которые охватываются статьями 4, 7, 9-бис, 10, 11 и 12. Вместе с тем ниже всего показатели реализации, особенно в НРС, в случае большинства межсекторальных или межведомственных мер, таких как создание механизмов "единого окна" и справочно-информационных пунктов, публикация торговой информации, определение порядка взимания сборов и использование некоторых передовых методов в области таможенного дела, например предварительного принятия решений и предоставления статуса уполномоченных операторов. Другими словами, развивающимся странам еще предстоит провести в жизнь немало мер по упрощению процедур торговли, которые потребуют серьезных усилий в плане развития межведомственного сотрудничества и в связи с высоким уровнем сложности институциональной, правовой и нормативной базы.

Кроме того, как показывают национальные планы реализации мер, на пути реформ в области упрощения процедур торговли в развивающихся странах по-прежнему существует множество препятствий (диаграмма 5.2). Диапазон причин, которыми органы, занимающиеся вопросами упрощения процедур торговли в участвующих в программе странах, объясняют непринятие конкретных мер по упрощению процедур торговли или их неполное осуществление, не ограничивается одной лишь нехваткой ресурсов и включает пробелы существующей правовой базы, недостаточную осведомленность как торговых операторов, так и соответствующих административных органов о преимуществах тех или иных мер по упрощению процедур торговли, проблемы в области информационно-коммуникационных технологий и инфраструктуры, недостаточное развитие межведомственного сотрудничества и отсутствие необходимой организационной или институциональной базы (диаграмма 5.3). В то же время одним из главных препятствий, особенно в НРС, остается дефицит ресурсов.

С другой стороны, прослеживаются и некоторые обнадеживающие тенденции в области реализации мер по упрощению процедур торговли. В частности, можно отметить тот факт, что среди развивающихся стран растет признание важности действенных программ упрощения процедур торговли для

экономического роста, развития и инвестиций. По степени важности для национального экономического развития органы, занимающиеся вопросами упрощения торговли в участвующих странах, относят большинство мер по упрощению процедур торговли к сегменту среднего и высокого уровней приоритетности. Как представляется, позитивный эффект реформ в области упрощения процедур торговли шире признается в странах, не относящихся к категории НРС, где, как правило, приоритетность мер по упрощению процедур торговли выше, чем в НРС.

Кроме того, оценки продолжительности периода времени, необходимого для полной реализации этих мер по упрощению процедур торговли, демонстрируют приемлемые сроки, в пределах которых можно обеспечить полную реализацию этих мер. В случае большинства мер требующийся период в среднем составляет, по оценкам, около трех лет и не превышает пяти лет для большей части остальных реформ. Это позволяет большинству стран рассчитывать на получение статуса реализации в полном объеме в пределах пятилетнего периода. Оценить объем требующихся финансовых ресурсов было гораздо сложнее, и цифры существенно различаются по странам. Однако в целом эти суммы оставались в разумно умеренных пределах, особенно в свете значительного и неуклонного увеличения размеров международной помощи на цели ТПУП в области упрощения процедур торговли.

Наконец, в случае участвующих стран представляется возможным полностью сократить разрыв в области реализации мер по упрощению процедур торговли с использованием гибкого режима, предлагаемого в разделе II проекта сводного переговорного текста. Результаты национальных планов реализации мер показали, что в процессе дальнейшего осуществления мер по упрощению процедур торговли развивающиеся страны рассчитывают серьезно полагаться на этот гибкий режим как в плане дополнительных сроков реализации, так и с точки зрения предоставления ТПУП. В зависимости от стран доля мер, для реализации которых потребуется либо дополнительный срок, либо и дополнительный срок, и ТПУП, составляет от 10% до 67% (диаграмма 5.4). Для большей части этих стран и большинства НРС эти меры составляют не менее трети от тех мер, которые в настоящее время включены в проект текста ВТО.

Был сделан вывод, что потребности в ТПУП выше всего в случае десяти мер, отраженных в таблице 5.2, которые совпадают с теми категориями мер, в случае которых уровни реализации в развивающихся странах ниже всего и которые представляют собой сочетание мер, требующих интенсивного национального или трансграничного сотрудничества, вложений в инфраструктуру и информационно-коммуникационные технологии и применения передовых методов таможенного дела.

Обобщенные результаты разработанных ЮНКТАД национальных планов действий по упрощению процедур торговли свидетельствуют о том, что упрощение процедур торговли, оставаясь непростой задачей, самими развивающимися странами рассматривается в качестве одной из приоритетных областей национального развития. Благодаря выявлению основных областей, в которых не соблюдаются соответствующие нормы, и определению диапазона требующихся затрат времени и средств и объемов потребностей в ТПУП, проведенная работа позволяет лучше понять характер первоочередных потребностей развивающихся стран и национальных и региональных устремлений в процессе реализации реформ в области упрощения процедур торговли. В этом отношении она расставляет ряд важных ориентиров как для развивающихся стран, так и для их партнеров по процессу развития.

3. Выводы

8 июля 2013 года по случаю проведения в Женеве четвертого Глобального обзора инициативы "Помощь в интересах торговли" высокопоставленные представители 27 правительств и организаций, включая ЮНКТАД, выступили с совместным заявлением, озаглавленным "Помощь в области упрощения процедур торговли", по вопросам практической реализации мер в этой сфере. В этом заявлении подчеркивались выгоды заключения на Бали соглашения по упрощению процедур торговли и твердая решимость правительств и организаций и впредь оказывать поддержку в целях осуществления этого соглашения¹¹⁰.

В немалой степени главным объектом внимания большинства многосторонних и двусторонних партнеров по процессу развития по-прежнему остаются объемы помощи, оказываемой в

вопросах упрощения процедур торговли. Однако для потенциальных стран-бенефициаров главная трудность по-прежнему состоит в том, чтобы добиться того, чтобы на практике такая помощь согласовывалась с их потребностями и приоритетами не только по объему, но и по диапазону и характеру. В самом деле, помощь, необходимая для проведения многих реформ в области упрощения процедур торговли, по всей вероятности, будет выходить за рамки одной лишь финансовой помощи и включать существенные усилия в плане обеспечения долговременного устойчивого потенциала, развития технологической и институциональной инфраструктуры, подготовки кадров и проведения реформ с целью совершенствования механизма государственного управления.

Развивающимся странам нужно тщательно оценивать конкретные потребности и имеющиеся ресурсы, чтобы на этой основе правильно планировать проведение реформ в сфере упрощения процедур торговли с учетом необходимых сроков, возможной технической помощи и помощи в области укрепления потенциала. Кроме того, следует должным образом определить последовательность действий, необходимых для обеспечения выполнения в полном объеме своих обязательств в области упрощения процедур торговли и эффективного планирования сроков и масштабов практической деятельности с использованием гибких возможностей, предусмотренных в разделе II проекта сводного переговорного текста (Rubiato and Hoffmann, 2013).

Разработанная ЮНКТАД концепция национальных планов практической реализации и оценки потребностей в рамках ВТО являются важным шагом в этом направлении, оставаясь, однако, лишь одним из этапов всего пути, залогом успеха на котором в конечном счете во многом станет способность стран поддерживать комплексный продуктивный национальный диалог по тематике реформ в области упрощения процедур торговли. В этой связи оказание поддержки в рамках создания и обеспечения функционирования национальных комитетов по упрощению процедур торговли в развивающихся странах явится важным элементом эффективной реализации возможного соглашения ВТО и мониторинга потребностей и прогресса в рамках такого соглашения.

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Asariotis R and Benamara H, eds. (2012). *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. United Nations and Earthscan/Routledge. Available at <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx> (accessed 18 October 2013).
- Chiew H (2013). UNFCCC principles must guide work of IMO and ICAO - say developing countries. Third World Network. TWN *Bonn News Update* 4. June 5. Available at http://www.twinside.org.sg/title2/climate/news/Bonn11/TWN_update4.pdf (accessed 18 October 2013).
- Climate Strategies, Cambridge Econometrics, University of Cambridge, CE Delft, and Transport Analysis and Knowledge Systems (2013). Research to assess impacts on developing countries of measures to address emissions in the international aviation and shipping sectors. Available at http://www.cedelft.eu/publicatie/research_to_assess_impacts_on_developing_countries_of_measures_to_address_emissions_in_the_international_aviation_and_shipping_sectors/1389 (accessed 7 November 2013).
- European Commission (2012). Roadmap: Commission communication on EU risk management and supply-chain security. Available at http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/docs/2012_taxud_10_risk_management_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- European Commission (2013). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on Customs Risk Management and Security of the Supply Chain. Available at http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_controls/risk_management/customs_eu_com_2012_793_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- European Union–United States Joint Committee (2012). Decision of the US–EU Joint Customs Cooperation Committee of 4 May 2012 regarding mutual recognition of the Customs–Trade Partnership Against Terrorism Program (C-TPAT) in the United States and the Authorised Economic Operators Programme of the European Union. 2012/290/EU. Available at <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:144:0044:0047:EN:PDF> (accessed 18 November 2013).
- ICS (2013). *The ILO Maritime Labour Convention, 2006: Guidance for Ship Operators on Port State Control as from 20 August 2013*. Available at <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/ilo-mlc-2006-guidance-on-psc.pdf> (accessed 26 November 2013).
- International Air Transport Association, Association Of European Airlines, World Shipping Council, European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, European Community Shipowners' Associations, The International Air Cargo Association, International Road Transport Union and Federation of European Trade Facilitation Organisations (2013). Recommendation to the European Parliament and Council – Establishing a multiple filing option for security in the UCC. Available at http://www.worldshipping.org/industry-issues/security/cargo-and-the-supply-chain/2013_Joint_Industry_Statement_to_EU_on_Customs_Changes.pdf (accessed 25 November 2013).
- International Centre for Trade and Sustainable Development Reporting (2013). "Rapid acceleration" needed to ensure results at the WTO Ministerial, Lamy warns. *Bridges Weekly*. 17(13):1–4. 18 April.
- ILO (2012a). *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention 2006 – Model National Provisions*. Available at http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170389.pdf (accessed 16 October 2013).
- ILO (2012b). *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention 2006 and Social Security for Seafarers*. Available at http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170388.pdf (accessed 16 October 2013).
- IMO (2009). *Second IMO GHG Study 2009*. IMO. London. Available at http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27795&filename=GHGStudyFINAL.pdf (accessed 17 October 2013).
- IMO (2011a). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-second session. MEPC 62/24. London.
- IMO (2011b). Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. MSC-FAL.1/Circ.2. London.
- IMO (2012a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-third session. MEPC 63/23. London.
- IMO (2012b). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fourth session. MEPC 64/23. London.
- IMO (2012c). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 64/WP.11. London.
- IMO (2012d). Further work on GHG emissions from ships. Submitted by Brazil, China, India, Peru, Saudi Arabia and South Africa. MEPC 64/5/9. London.
- IMO (2012e). Draft outline for an update of the GHG emissions estimate for international shipping. Note by the Secretariat. MEPC 64/5/5. London.
-

- IMO (2012f). Possible incompatibility between the WTO rules and market-based measures for international shipping. Submitted by India and Saudi Arabia. MEPC 64/5/3. London.
- IMO (2012g). Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Bonn, Germany from 14 to 25 May 2012. Note by the Secretariat. MEPC 64/5/1. London.
- IMO (2012h). Green Climate Fund. Note by the Secretariat. MEPC 64/INF.31. London.
- IMO (2012i). Ensuring availability of fuels compliant with MARPOL Annex VI by 2020. Submitted by the International Chamber of Shipping. MEPC 64/4/17. London.
- IMO (2012j). Assessment of availability of fuel oil under MARPOL Annex VI. Submitted by the United States. MEPC 64/4/41. London.
- IMO (2012k). Sulphur monitoring for 2011. Note by the Secretariat. MEPC 64/4. London.
- IMO (2012l). Information provided pursuant to SOLAS Regulation XI-2/13, the maritime security module of GISIS and the IMO *Guide to Maritime Security and the ISPS Code*. Note by the Secretariat. MSC 91/4. London.
- IMO (2012m). Developments since MSC 90. Note by the Secretariat. MSC 91/17. London.
- IMO (2012n). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-first session. MSC 91/22. London.
- IMO (2013a). Report of the Legal Committee on the work of its one-hundredth session. LEG 100/14. London.
- IMO (2013b). Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions. London. Available at <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202013.pdf> (accessed 17 October 2013).
- IMO (2013c). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fifth session. MEPC 65/22. London.
- IMO (2013d). Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI. MEPC.1/Circ.815. London.
- IMO (2013e). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 65/WP.10. London.
- IMO (2013f). Report of the Expert Workshop on the Update of GHG Emissions Estimate for International Shipping (Update-EW). Note by the Secretariat. MEPC 65/5/2. London.
- IMO (2013g). Membership of the Steering Committee for the Update of the GHG Emissions Estimate for International Shipping. Circular letter No.3381/Rev.1. London.
- IMO (2013h). World Trade Organization's views on document MEPC 64/5/4 submitted by India and Saudi Arabia. MEPC 65/INF.18. London.
- IMO (2013i). Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Doha, Qatar, from 26 November to 8 December 2012. Note by the Secretariat. MEPC 65/5. London.
- IMO (2013j). Workshop on HNS reporting in preparation for the entry into force of the HNS Protocol, 2010. Submitted by Canada. LEG 100/3. London.
- IMO (2013k). Information on the second International Conference on Liability and Compensation Regime for Transboundary Oil Damage Resulting from Offshore Exploration and Exploitation Activities. Submitted by Indonesia. LEG 100/13. London.
- IMO (2013l). Principles for guidance on model bilateral/regional agreements or arrangements on liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. Submitted by Indonesia. LEG 100/13/2. London.
- IMO (2013m). Final report of the Correspondence Group on assessment of technological developments to implement the tier III NO_x emission standards under MARPOL Annex VI. Submitted by the United States. MEPC 65/4/7. London.
- IMO (2013n). Adequate port reception facilities for cargoes declared as harmful to the marine environment under MARPOL Annex V. MEPC.1/Circ.810. London.
- IMO (2013o). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-second session. MSC 92/26. London.
- IMO (2013p). Piracy. Note by the Secretariat. LEG 100/6/1. London.
- IMO (2013q). Piracy. Submitted by Ukraine. LEG 100/6/2. London.
- IMO (2013r). Update on the establishment of a database on court decisions related to piracy off the coast of Somalia and related activities: work in progress. Submitted by UNICRI. LEG 100/6/3. London.
- IMO (2013s). Guidelines on measures toward enhancing maritime trade recovery related to the global supply chain system and maritime conveyances. FAL.6/Circ.16. London.
-

- IMO (2013t). Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. Note by the Secretariat. FAL 38/7/1. London.
- IMO (2013u). Interim guidelines for use of printed versions of electronic certificates. FAL.5/Circ.39. London.
- IMO (2013v). Revised IMO Compendium on facilitation and electronic business. FAL.5/Circ.40. London.
- IMO (2013w). List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2013. FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817, MSC.1/Circ.1462. London.
- IMO (2013x). Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Submitted by the International Transport Workers' Federation and the International Federation of Shipmasters' Associations. LEG 100/5/1. London.
- Koch C (2013). Potential for chaos as Europe ponders tighter supply chain security rules. Lloyd's List. 8 April. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article420502.ece> (accessed 9 July 2013).
- Lloyd's List (2013). Making the Baltic a NO_x emission-control area faces many challenges. March. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article418151.ece> (accessed 12 November 2013).
- MarineLink.com (2012). Will low-sulphur fuel be sufficiently available asks ICS. July. Available at <http://www.marinelink.com/news/sufficiently-lowsulphur346458.aspx> (accessed 19 November 2013).
- MarineLink.com (2013). Maritime law & piracy code adopted by African nations. June. Available at <http://www.marinelink.com/news/maritime-adopted-african356075.aspx> (accessed 9 July 2013).
- Miles T (2013). U.S. warns WTO global trade talks "hurtling towards irrelevance. Business and Financial News. Reuters. 11 April.
- Oceans Beyond Piracy (2013). The human cost of maritime piracy 2012. Working paper. Available at <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report.pdf> (accessed 19 November 2013).
- Platts (2012). EU Council amends directive on sulfur content in marine fuels. Available at <http://www.platts.com/latest-news/shipping/london/eu-council-amends-directive-on-sulfur-content-8859750> (accessed 9 July 2013).
- PricewaterhouseCoopers (2012). Study on possible ways to enhance EU-level capabilities for customs risk analysis and targeting. 31 May.
- Rubiato JM and Hoffmann J (2013). Promoting African intra-regional trade through trade facilitation negotiations. *Bridges Africa*. 2(3):4-6.
- UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- UNCTAD (2008). *Review of Maritime Transport 2008*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2008. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1686> (accessed 12 November 2013).
- UNCTAD (2010). *Review of Maritime Transport 2010*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2010. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1708> (accessed 17 October 2013).
- UNCTAD (2011a). *Review of Maritime Transport 2011*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2011. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1734> (accessed 17 October 2013).
- UNCTAD (2011b). The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing the Convention may soon enter into force. UNCTAD Transport Newsletter No.50. Second Quarter 2011, page 8. Available at http://unctad.org/en/Docs/webdtl20113_en.pdf (accessed 12 November 2013).
- UNCTAD (2012a). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2012. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380> (accessed 17 October 2013).
- UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl20114_en.pdf (accessed 11 November 2013).
- United States Customs and Border Protection (CBP) (2013). EU, US fully implement mutual recognition decision. News release. 8 February. Available at http://cbp.gov/xp/cgov/newsroom/news_releases/national/02082013_6.xml (accessed 9 July 2013).
- WCO (2012a). SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade. June. Available at http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx (accessed 13 November 2013).
- WCO (2012b). Compendium of authorized economic operator programmes. WCO research paper No.25. Available at http://www.wcoomd.org/en/topics/research/activities-and-programmes/~/_media/930340C77B3740D6B3894F747AF6A7FF.ashx (accessed 18 November 2013).
-

- WCO (2013a). WCO Americas and Caribbean Region adopts AEO regional strategy. News. April 3. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/wco-americas-and-caribbean.aspx> (accessed 9 July 2013).
- WCO (2013b). Importance of AEO programmes recognized at the AEO Regional Forum in Astana. News. June 3. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/aEO-regional-forum-astana.aspx> (accessed 9 July 2013).
- WCO (2013c). Working meeting held in promoting AEO project in East African Economic Community. News (June 19). Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/working-meeting-in-promoting-aEO-project.aspx> (accessed 18 November 2013).
- WCO (2013d). Seminar on the authorized economic operator (AEO) concept. News. April 16. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/aEO-seminar.aspx> (accessed 9 July 2013).

ПРИМЕЧАНИЯ

- 1 КТМС-2006 вступает в силу через 12 месяцев с даты ратификации 30 государствами-членами, общая доля валовой вместимости торгового флота которых составляет не менее 33%. В настоящее время Конвенция вступила в силу в 38 государствах-членах Международной организации труда (МОТ), на долю которых приходится 69% валовой вместимости мирового флота. Информация о положении дел в связи с ратификацией КТМС-2006 основана на сведениях, помещенных на веб-сайте МОТ по состоянию на 9 июля 2013 года. Перечень международных конвенций, которые будут пересмотрены после вступления в силу КТМС-2006, см. http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_150389/lang-en/index.htm (сайт посещался 17 октября 2013 года).
- 2 Текст КТМС-2006 имеется по адресу http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_090250/lang-en/index.htm (сайт посещался 17 октября 2013 года). См. также "Пояснительные примечания к правилам и Кодексу Конвенции о труде в морском судоходстве" на стр. 12 упомянутого выше документа Международной организации труда (на английском языке). Поправки в статьи и правила могут вноситься лишь Конференцией в рамках статьи 19 Устава Международной организации труда (см. статью XIV Конвенции).
- 3 Поправки в Кодекс могут вноситься с использованием упрощенной процедуры, изложенной в статье XV Конвенции.
- 4 См. КТМС-2006.
- 5 См. правило 5.1.3 КТМС-2006.
- 6 См. Доклад Юридического комитета о работе его сессии (ИМО, 2013а), пункт 4.4. Поправки, которые предусмотрено обсудить, были разработаны на основе рекомендаций, принятых в марте 2009 года Объединенной специальной рабочей группой экспертов ИМО/МОТ по ответственности и компенсации в отношении требований, вызванных смертью, телесными повреждениями и оставлением моряков без помощи.
- 7 Протокол ПАЛ ПРОТ 2002 года вступил в силу после представления Бельгией ратификационной грамоты 23 апреля 2013 года. Ранее ратификационные грамоты депонировали Албания, Белиз, Дания, Латвия, Нидерланды, Палау, Сент-Китс и Невис, Сербия, Сирийская Арабская Республика и Европейский союз.
- 8 Следует отметить, что впервые Конвенция ИМО содержит специальное положение о ее подписании или одобрении организацией региональной экономической интеграции или присоединении к ней такой организации, наделяя эту организацию "правами и обязательствами государства-участника, поскольку организация региональной экономической интеграции обладает компетенцией в вопросах, регулируемых настоящим Протоколом" (см. статью 19 Конвенции). Европейский союз присоединился к Протоколу 2002 года в конце 2011 года. Однако это не снимает необходимости ратификации документа государствами-членами ЕС в индивидуальном порядке.
- 9 Конвенция ПАЛ 1974 года была принята 13 декабря 1974 года и вступила в силу 28 апреля 1987 года. Протоколом к Конвенции, принятым в 1976 году, в качестве применимой расчетной единицы были введены СПЗ, заменившие "франк Пуанкаре", в основу которого была положена "официальная стоимость" золота. Протоколом к Конвенции, принятым в 1990 году, имелось в виду повысить соответствующие пределы ответственности, однако он не вступил в силу и позднее был заменен Протоколом 2002 года. Протокол ПАЛ ПРОТ 2002 года был принят 1 ноября 2002 года и вступит в силу 23 апреля 2014 года.
- 10 Согласно статье 15(3) Протокола ПАЛ ПРОТ 2002 года пересмотренные Протоколом статьи 1–22 Конвенции, а также статьи 17–25 Протокола и приложения к нему являются и называются Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа 2002 года (Конвенция ПАЛ 2002 года).
- 11 Для получения дополнительной информации см. также подборку документов по вопросам Афинской конвенции, имеющейся по адресу <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/72411/Athens%20Convention%20and%20ratifications%20April%202013.pdf> (accessed 25 November 2013).

- 12 См. статьи 3(1) и 7(1) Конвенции. Вместе с тем следует отметить, что Конвенция предусматривает возможность внесения Договаривающимися государствами определенных оговорок.
- 13 См. статью 4-бис Конвенции.
- 14 В случае утраты или повреждения каютного багажа ответственность перевозчика ограничивается суммой в 2 250 СПЗ в расчете на одного пассажира и перевозку в целом. Ответственность за утрату или повреждение автомашины, включая весь перевозимый в ней или на ней багаж, ограничен суммой в 12 700 СПЗ в расчете на одну автомашину и перевозку в целом. Ответственность за утрату или повреждение другого багажа ограничена суммой в 3 375 СПЗ в расчете на одного пассажира и перевозку в целом.
- 15 Согласно Конвенции ПАЛ 1974 года, пределы ответственности могли повышаться лишь путем принятия поправок, для вступления в силу которых требуется согласие оговоренного числа государств. Например, принятый в 1990 году Протокол к Конвенции ПАЛ, в котором также имелось в виду повысить пределы ответственности, не вступил в силу и был заменен Протоколом ПАЛ ПРОТ 2002 года. В соответствии с процедурой молчаливого согласия, описанной в статье 23 Конвенции, предложение об изменении пределов ответственности по просьбе как минимум половины Сторон Протокола, однако никоим образом не менее чем шести Сторон, распространяется среди всех государств-членов и всех государств-участников Конвенции и затем обсуждается в Юридическом комитете ИМО. Поправки принимаются большинством в две трети государств-членов Конвенции, с внесенными Протоколом поправками присутствующих и участвующих в голосовании в Юридическом комитете, при условии что как минимум половина указанных государств присутствуют на момент голосования, при этом поправки вступают в силу через 18 месяцев после подразумеваемой даты согласия. Подразумеваемая дата согласия наступает через 18 месяцев после принятия, если только за этот период не менее одной четверти государств из числа государств-участников на момент принятия поправки не сообщает генеральному секретарю ИМО, что они не согласны с этой поправкой.
- 16 См. статью 17.5 Протокола ПАЛ ПРОТ 2002 года. В качестве предварительного условия присоединения Стороны Протокола ПАЛ ПРОТ 2002 года обязаны денонсировать Конвенцию ПАЛ 1974 года и Протоколы к ней 1976 и 1990 годов. По состоянию на 30 июня 2013 года Конвенция ПАЛ 1974 года оставалась в силе в 35 Договаривающихся государствах, на которые приходится 45,88% валовой вместимости мирового торгового флота. Таким образом, 23 апреля 2014 года число таких государств уменьшится до 31. На 30 июня 2013 года Протокол ПАЛ ПРОТ 1976 года действовал в 26 Договаривающихся государствах; 23 апреля 2014 года их число уменьшится до 23.
- 17 Такие заявления в соответствии со статьей 22 Конвенции ПАЛ 1974 года сделали Аргентина и Российская Федерация.
- 18 Речь идет о Германии, Дании, Канаде, Норвегии, Финляндии и Швеции. Такие пределы ответственности по внутреннему законодательству соответствуют или примерно соответствуют суммам, установленным в Протоколе 1990 года к Конвенции ПАЛ 1974 года, который, однако, так и не вступил в силу. Следует отметить, что в настоящее время Дания ратифицировала Протокол ПАЛ ПРОТ 2002 года и таким образом станет Стороной Конвенции ПАЛ 2002 года. Подробнее о положении дел в связи с этими конвенциями по состоянию на 30 июня 2013 года см. ИМО (2013b).
- 19 Этот комплекс мер был дополнительно включен в качестве поправки к приложению VI к Конвенции МАРПОЛ "Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов" в виде новой главы 4, озаглавленной "Правила энергоэффективности для судов".
- 20 Сжатое изложение содержания этих правил см. UNCTAD (2012a), стр. 119–121. Общий обзор обсуждения различных категорий мер см. UNCTAD (2010), стр. 152–153 и UNCTAD (2011a), стр. 139–142.
- 21 Авторы исследования полагают, что соответствующие меры в случае их реализации позволили бы повысить энергоэффективность и сократить выбросы по сравнению с существующим уровнем на 25–75%. Подробный анализ целого ряда потенциальных последствий изменения климата для морского судоходства см. также в опубликованном в мае 2012 года сборнике научных трудов *Maritime Transport and the Climate Change Challenge* (Asariotis and Benamara, 2012). В эту совместную публикацию Организации Объединенных Наций и "Эртскан/Рутледж" вошли материалы экспертов из научных кругов, международных организаций – таких как ИМО, секретариат РККООН, ОЭСР, Международное энергетическое агентство и Всемирный банк, – а также секторов морских перевозок и портового хозяйства. В книге охватываются, в частности, следующие вопросы: научная база; выбросы парниковых газов от международного судоходства и потенциальные подходы к смягчению последствий изменения климата; состояние дел с точки зрения соответствующих нормативных и институциональных рамок; потенциальные последствия изменения климата и адаптационные подходы на морском транспорте; и соответствующие сквозные вопросы, например финансирование и инвестиции, технология и энергетика. Подробнее см. веб-сайт ЮНКТАД: www.unctad.org/ttl/legal.
- 22 Шестидесят четвертая сессия КЗМС состоялась 1–5 октября 2012 года, а шестидесят пятая – 13–17 мая 2013 года.
- 23 Настоящей поправкой дополнена сноска, в которой в качестве предпочтительного стандарта упоминается рекомендованная процедура 7.5-04-01-01.2 Международной конференции о портовых бассейнах.
- 24 Речь идет о предложении Соединенных Штатов в отношении повышения энергоэффективности в международном судоходстве. Кроме того, по данному пункту повестки дня Комитет рассмотрел, в частности: документ, представленный ИМарЕСТ, в котором приводится информация, относящаяся к целевому подходу к "измерению расхода топлива"; документ КЧС, в котором содержатся замечания по документам, представленным Соединенными

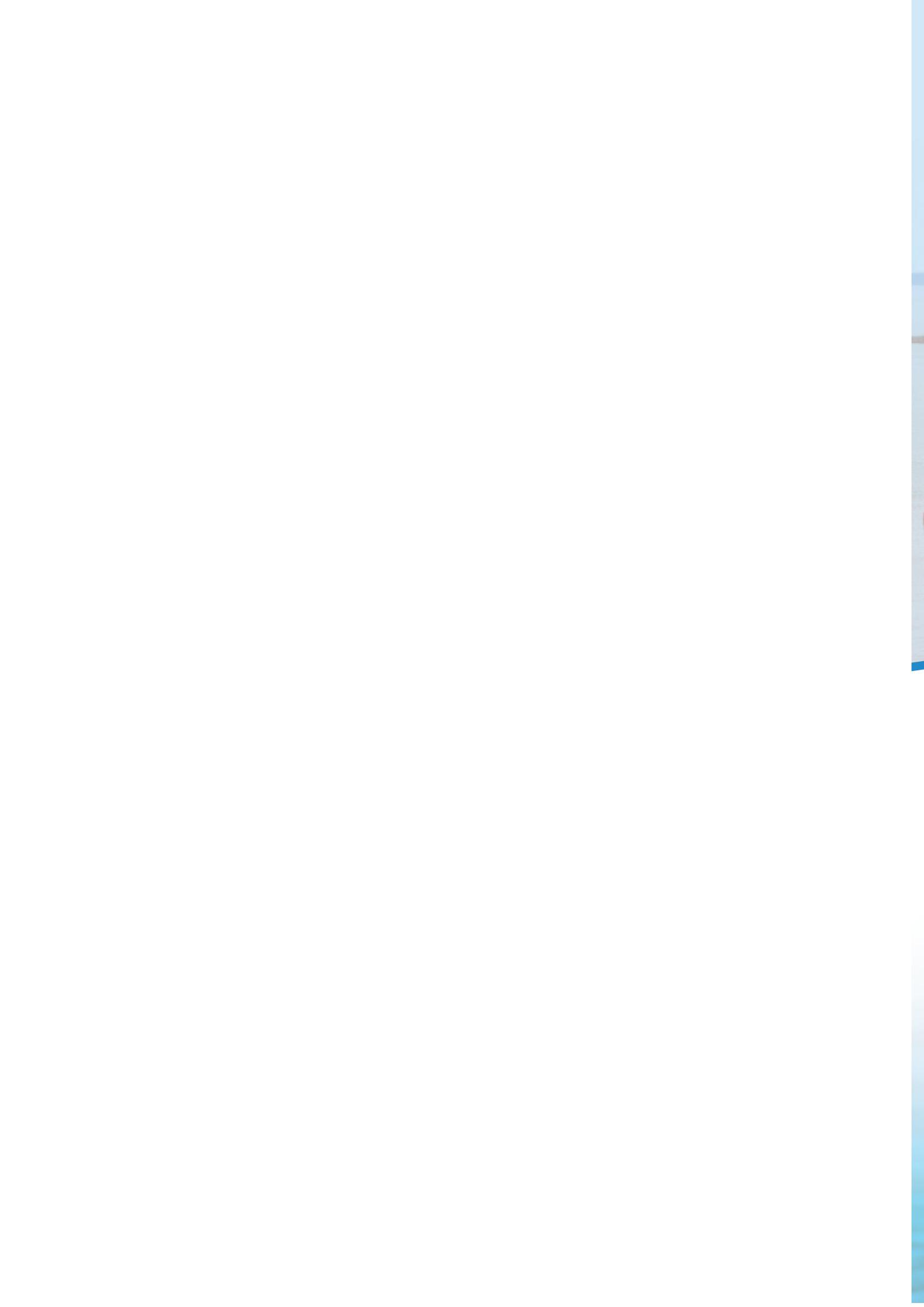
- Штатами и ИМАРЕСТ и предлагается дополнительная информация по различным подходам к мониторингу расхода топлива и выбросов двуокси углерода (CO₂) с судов и предоставлению данных о них; документ Бельгии, Германии, Дании, Канады, Норвегии, Соединенного Королевства и Японии, в котором поддерживается разработка технических и эксплуатационных мер по повышению энергоэффективности судов.
- 25 "УЧИТЫВАЯ принципы, заложенные в Конвенции об Организации, включая принцип недискриминации, а также принцип непредоставления более благоприятных условий, заложенный в Конвенции МАРПОЛ и других конвенциях ИМО".
- 26 "УЧИТЫВАЯ ТАКЖЕ принципы, заложенные в РКИКООН и Киотском протоколе к ней, включает принцип общей, но дифференцированной ответственности и реальных возможностей".
- 27 Ряд делегаций выступили с заявлениями по данной резолюции, которые изложены в приложении 5 к документу ИМО (2013с). По сообщению Сети стран третьего мира (Chiew, 2013), в ходе последующей Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата, состоявшейся в июне 2013 года в Бонне, группа развивающихся стран расценивала прямое упоминание в резолюции ИМО принципа "общей, но дифференцированной ответственности (ОДО)" в качестве однозначного свидетельства того, что ИМО соблюдает принципы и положения РКИКООН в своей работе, связанной с проблематикой изменения климата. Противоположную точку зрения высказывали делегации ряда развитых стран, в том числе Япония, исходя из того, что принятие данного пункта преамбулы упомянутой резолюции, где говорится об "учете" ОДО, не будет ограничивать деятельность, проводимую согласно принципам ИМО, указывая на то, что повторение данного пункта отражено в докладе КЗМС о работе шестьдесят пятой сессии.
- 28 См. записку ИМО к тридцать восьмой сессии Вспомогательного органа для консультирования по научным и техническим аспектам, Бонн, 3–14 июня 2013 года, в которой представлена обновленная информация о работе ИМО по выбросам от сжигания топлива, используемого в международном судоходстве; имеется в Интернете по адресу <http://unfccc.int/resource/docs/2013/sbsta/eng/misc15.pdf> (сайт посещался 7 ноября 2013 года).
- 29 В отношении возможных рыночных мер см., в частности, UNCTAD (2011a), стр. 139 и 142–145, и UNCTAD (2012a), стр. 122–127.
- 30 Следует отметить, что ряд делегаций развивающихся стран, в частности делегации Бразилии, Индии и Китая, высказали озабоченность по целому ряду принципиальных вопросов и вопросов политики, касающихся сокращения выбросов ПГ и потенциального принятия рыночных мер. Подробнее см. заявления ряда делегаций (ИМО, 2012с, Annexes 14–17).
- 31 В выборку исследования были включены, в частности, Индия, Кения, Китай, Мальдивские Острова, Мексика, Острова Кука, Самоа, Того, Тринидад и Тобаго и Чили.
- 32 Бразилия, Индия, Китай, Перу, Саудовская Аравия и Южная Африка.
- 33 По предложению Председателя Комитет постановил приостановить обсуждение по рыночным мерам и связанным с ними вопросам до одной из будущих сессий и рассмотреть только следующие три вопроса: а) уточнение оценки выбросов ПГ для международного судоходства; б) вопросы, связанные с ВТО; в) вопросы РКИКООН (ИМО, 2013с, пункт 5.1).
- 34 Как указывалось в предыдущих выпусках *Обзора морского транспорта*, по данным самого последнего (второго) исследования ИМО по вопросам ПГ (ИМО, 2009) выбросы от международного морского судоходства оценивались в 870 млн. т, или около 2,7% от объема глобальных выбросов CO₂, генерированных в 2007 году в результате антропогенной деятельности человека.
- 35 См. ИМО (2012b), стр. 36.
- 36 Практикум экспертов, которому было поручено продолжить рассмотрение методологии и исходных посылок, которые следует использовать для уточнения оценки выбросов ПГ в международном морском судоходстве, проходил с 26 февраля по 1 марта 2013 года. Доклад о его работе содержится в документе ИМО (2013f).
- 37 Круг ведения для актуализации данных исследования по оценке выбросов ПГ содержится в приложении к документу ИМО, 2013f.
- 38 Руководящий комитет был впоследствии учрежден согласно циркулярному письму генерального секретаря ИМО 12 июля 2013 года (ИМО, 2013g).
- 39 Индия и Саудовская Аравия.
- 40 Следует отметить, что, по мнению делегации Индии, секретариат ВТО не уполномочен предоставлять запрошенную информацию и поэтому информацию, приведенную в приложении к документу, запрашивать не следовало и ее не следует рассматривать далее (ИМО, 2013с, пункт 5.20).
- 41 Секретариат ИМО представил следующие документы: ИМО (2012g) об итогах Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата, состоявшейся в Бонне 14–25 мая 2012; ИМО (2012h) о первом заседании Совета Зеленого климатического фонда, которое проходило 23–25 августа 2012 года в Женеве, Швейцария; ИМО (2013i) об итогах Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата, проходившей в Дохе с 26 ноября по 8 декабря 2012 года.

- 42 В докладе освещаются ключевые элементы международно-правовой базы и содержится аналитический обзор важнейших положений международно-правовых документов, вступивших в силу в самое последнее время. В нем также высказываются соображения по поводу разработки политики на финансовом уровне.
- 43 К их числу относится Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и Протокол к ней 1992 года, а также Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (Конвенция об учреждении Фонда) 1971 года и Протоколы к ней от 1992 и 2003 годов.
- 44 Конвенция вступила в силу 21 ноября 2008 года и по состоянию на 30 июня 2013 года насчитывала 70 государств-участников, на которые приходится 90,04% тоннажа мирового флота. Конвенция распространяется на загрязнение нефтью от других, помимо танкеров, судов, таких, например, как контейнеровозы, рефрижераторные суда, химовозы, суда для перевозки генеральных грузов, круизные пассажирские суда и паромы.
- 45 Протокол 2010 года к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года. Протокол еще не вступил в силу. См. также UNCTAD (2010), стр. 160–162.
- 46 Рабочее совещание состоялось в Лондоне в ноябре 2012 года. Подробнее см. www.hnsconvention.org (сайт посещался 11 ноября 2013 года).
- 47 ИМО (2013а), стр. 5–6.
- 48 В частности, после аварии на нефтяной платформе "Дипуотер хорайзн" в 2010 году и аварии, произошедшей в 2009 году на мобильной нефтяной платформе на месторождении Монтара в исключительной экономической зоне Австралии, когда взрыв в ходе буровых работ повлек значительный разлив нефти.
- 49 Краткое изложение точек зрения, высказанных делегациями, см. ИМО (2013а), стр. 21–24. В докладе также упоминается неофициальная консультативная группа для обсуждения вопросов, связанных с ущербом от трансграничного загрязнения в результате деятельности по разведке и добыче в море, работа которой координируется делегацией Индонезии. Координаты для участия в этой группе: ind_offshorediscussion_imoleg@yahoo.com.
- 50 Приложение VI к Конвенции МППРОЛ вступило в силу 19 мая 2005 года, и по состоянию на 30 июня 2013 года его ратифицировали 72 государства, на которые приходится приблизительно 94,30% тоннажа мирового флота. Приложение VI охватывает вопросы загрязнения воздушной среды с судов, включая выбросы SO_x и NO_x и твердых частиц.
- 51 См. UNCTAD (2008), стр. 126.
- 52 В том случае, если на основании обзора будет сделан отрицательный вывод, новый глобальный предельный уровень должен применяться с 1 января 2025 года.
- 53 Первые два района контроля выбросов SO_x – районы Балтийского моря и Северного моря – были определены в Европе соответственно с 2006 и 2007 годов. Режим третьего района – Североамериканского РКВ – действует с 1 августа 2012 года. Кроме того, в июле 2011 года был определен четвертый РКВ – РКВ части Карибского моря, относящейся к Соединенным Штатам. Этот район охватывает воды, омывающие берега Пуэрто-Рико (Соединенные Штаты) и Виргинских островов Соединенных Штатов; режим регулирования в этом районе вступает в силу с 1 января 2014 года.
- 54 Также называемые скрубберами для очистки выхлопных газов, содержащих SO_x .
- 55 Директива 2012/33/EU Европейского парламента и Совета от 21 ноября 2012 года, вносящая изменения в Директиву Совета 1999/32/ЕС в отношении содержания серы в судовом топливе; OJ L 327, 27 November 2012, pages 1–13. Имеется в Интернете по адресу <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:327:0001:0013:EN:PDF> (сайт посещался 12 ноября 2013 года).
- 56 В предложении МПС высказывалась мысль о том, что в период 2012–2014 годов при проведении предварительного исследования для подготовки сценариев наличия топлива на период 2015–2016 годов следует применять модель наличия топлива, предложенную Корреспондентской группой по оценке наличия жидкого топлива согласно Приложению VI к Конвенции МАРПОЛ.
- 57 В этом предложении Соединенные Штаты выступали против проведения на ранних этапах оценки наличия жидкого топлива согласно приложению VI к Конвенции МАРПОЛ, поскольку в силу ряда причин результаты такого предварительного анализа вряд ли будут полезными при оценке наличия отвечающего установленным требованиям топлива в 2020 году.
- 58 До настоящего времени для целей контроля NO_x выделен только Североамериканский РКВ. Предложение сделать Балтийское море районом контроля выбросов обсуждается прибрежными государствами в рамках Хельсинкской комиссии. Подробнее см. *Lloyd's List* (2013).
- 59 Предельные уровни по ярусу III почти на 70% ниже предусмотренных по ярусу II, что требует внедрения дополнительных технологий.
- 60 Обзор положений о сбросе мусора в море, предусмотренных в пересмотренном Приложении V к Конвенции МАРПОЛ, см. UNCTAD (2012а), таблица 5.1, стр. 126.

- 61 В соответствии с этим циркуляром до 31 декабря 2015 года промывочная вода из грузового трюма, содержащая остатки осадков, отнесенных к категории вредных для морской среды, при определенных условиях может сбрасываться за пределами особых районов. Кроме того, в указанном циркуляре Стороны Приложения V к Конвенции МАРПОЛ призываются обеспечить соответствующие требованиям сооружения в портах и на терминалах для приема остатков навалочных грузов, включая те, которые содержатся в промывочной воде.
- 62 Гонконгская международная конвенция по безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 года.
- 63 Имеются в виду "Руководство 2012 года по безопасной и экологически рациональной утилизации судов" (ИМО, 2012а, Annex 4), "Руководство 2012 года по предоставлению полномочий предприятиям по утилизации судов" (ИМО, 2012а, Annex 5), "Руководство 2011 года по разработке перечня опасных материалов" (ИМО, 2011а, Annex 3) и "Руководство 2011 года по разработке плана утилизации судов" (ИМО, 2011а, Annex 2).
- 64 Гонконгская конвенция была открыта для присоединения с 1 сентября 2010 года и еще не вступила в силу. Она вступит в силу через 24 месяца после того, как ее членами станут 15 государств, на которые приходится 40% тоннажа мирового торгового флота. По состоянию на 30 июня 2013 года к Конвенции присоединилась лишь Норвегия.
- 65 Данная группа первоначально была утверждена в ходе шестьдесят четвертой сессии КЗМС для разработки пороговых значений и исключений, применимых к материалам, которые должны быть включены в перечень опасных материалов, и рассмотрения необходимости внесения соответствующих поправок в "Руководство 2011 года по разработке Перечня опасных материалов".
- 66 Конвенция УБВ еще не вступила в силу. По состоянию на 30 июня 2013 года ее ратифицировали 37 государств с флотом суммарной валовой вместимостью в размере 30,32% мирового торгового флота. Конвенция вступит в силу через 12 месяцев после того, как ее сторонами станут не менее 30 государств с флотом суммарной валовой вместимостью не менее чем 35% мирового торгового флота. Ранее ряд делегаций указывали, что они рассчитывают представить в ИМО ратификационные грамоты в ближайшем будущем, поскольку процесс ратификации Конвенции в их странах завершается или близок к этому. См. также UNCTAD (2011b, стр. 8).
- 67 Эти системы управления балластными водами были предложены Китаем, Нидерландами, Норвегией и Республикой Корея. С подробной информацией об этих системах можно ознакомиться в соответствующих документах, которые были представлены в ходе шестьдесят четвертой и шестьдесят пятой сессий КЗМС и имеются на сайте www.imo.org.
- 68 Эти системы были предложены Данией, Китаем, Нидерландами, Республикой Корея и Японией. С подробной информацией об этих системах можно ознакомиться в соответствующих документах, которые были представлены в ходе шестьдесят четвертой и шестьдесят пятой сессий КЗМС и имеются на сайте www.imo.org. За последние несколько лет ИМО одобрило систему очистки балластных вод различных типов. Позднее реализация некоторых из них на рынке была прекращена из-за недостаточного соблюдения правил эксплуатации после установки таких систем на судах.
- 69 Намечена на 25 ноября – 4 декабря 2013 года.
- 70 Эти циркуляры УБВ (BWM.2/Circ.42–45) имеются на сайте www.imo.org.
- 71 Обновленный вариант Рамочных стандартов безопасности по состоянию на июнь 2012 года содержится в документе WCO (2012a).
- 72 Блок 1 основывается на модели инициативы по обеспечению безопасности контейнерных перевозок, выдвинутой в Соединенных Штатах в 2002 году. В основу блока 2 положена модель программы Таможенно-торгового партнерства по борьбе с терроризмом (С-ТРАТ), развернутой в Соединенных Штатах в 2001 году. В отношении дополнительной информации по этим вопросам, а также анализа основных элементов деятельности таможенных служб по обеспечению безопасности цепи поставок, таких как предварительное уведомление о передвижении грузов, управление рисками, сканирование грузов и уполномоченные экономические операторы (УЭО), см. документ "WCO research paper No.18", "The Customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond September 2011", размещенный на сайте www.wcoomd.org. Обобщенную информацию о различных программах безопасности, принятых в Соединенных Штатах после 11 сентября, см. UNCTAD (2004).
- 73 По состоянию на 30 июня 2013 года намерение внедрить Рамочные стандарты безопасности изъявили 168 из 179 членом ВТамО.
- 74 См. также UNCTAD (2011а), стр. 148–149. В пакет включены *Рамочные стандарты безопасности; Таможенное руководство по комплексному управлению цепью поставок товаров; Руководство по реализации УЭО; Компендиум по УЭО; Типовые процедуры обжалования для УЭО; "Выгоды УЭО: материалы, представленные консультативной группой частного сектора ВТамО"; Руководство по вопросам закупки и установки оборудования для сканирования и бесконтактного досмотра; Механизм ведения элементов данных Рамочных стандартов безопасности; Руководство по вопросам восстановления сбоев в торговле; раздел "Часто задаваемые вопросы для малых и средних предприятий"*. Пакет Рамочных стандартов безопасности размещен по адресу http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (сайт посещался 25 ноября 2013 года).
- 75 Подробнее см. на веб-сайте ВТамО http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (сайт посещался 18 ноября 2013 года).
- 76 Концепция УЭО Рамочных стандартов безопасности восходит к пересмотренной Киотской конвенции, где содержатся стандарты в отношении "уполномоченных лиц", а также к национальным программам.

- 77 Подробнее о концепции взаимного признания в целом, а также о рекомендациях для разработки соглашения о взаимном признании, в том числе о пакете Рамочных стандартов безопасности и исследовании ВТамО № 18 по данной теме, см. UNCTAD (2012a), стр. 132–134.
- 78 Первое соглашение о взаимном признании было заключено между Соединенными Штатами и Новой Зеландией в июне 2007 года. По состоянию на 30 июня 2013 года заключено 19 двусторонних соглашений о взаимном признании и ведутся переговоры о заключении еще 10 соглашений между следующими сторонами: Китай – Европейский союз, Китай – Япония, Япония – Малайзия, Китай – Республика Корея, Гонконг (Китай) – Республика Корея, Индия – Республика Корея, Израиль – Республика Корея, Новая Зеландия – Сингапур, Норвегия – Швейцария и Сингапур – Соединенные Штаты.
- 79 Поскольку 27 стран Европейского союза имеют одну общую единую программу УЭО.
- 80 По информации, представленной секретариатом ВТамО. Подробнее см. последний выпущенный "Компендиум программ УЭО" (WCO, 2012b).
- 81 Подробнее см. WCO, 2013a, 2013b, 2013c и 2013d.
- 82 См., в частности, UNCTAD (2011a), стр. 149–145, где проводится обзор основных изменений, которые вносятся этой поправкой в Таможенный кодекс.
- 83 Подробнее см. http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm (сайт посещался 18 ноября 2013 года).
- 84 Сокращенный вариант этого документа был представлен ЮНКТАД Генеральным директором Европейской комиссии по налогообложению и Таможенному союзу.
- 85 См. European Commission (2013), стр. 9.
- 86 Справочную информацию см. также European Commission (2012).
- 87 См. статью председателя и исполнительного директора Всемирного совета судоходства (Koch C, 2013). Члены Всемирного совета судоходства обеспечивают примерно 90% мировой провозной способности линейного судоходства.
- 88 По информации Генерального директората Европейской комиссии по налогообложению и Таможенному союзу, по состоянию на 25 июня 2013 года было подано в общей сложности 15 359 заявлений о получении свидетельства УЭО и выдано 13 104 свидетельства. До 15 июня 2013 года было отклонено в общей сложности 1 523 заявления (10% от числа полученных заявлений) и отозвано 691 свидетельство (5,3% от числа выданных свидетельств). В распределении по видам число свидетельств, выданных на 31 декабря 2012 года, распределялось следующим образом: AEO-F 6023 (49%); AEO-C 5969 (48%); и AEO-S 354 (3%).
- 89 Вопросник для самооценки см. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf (сайт посещался 18 ноября 2013 года). Пояснительные примечания также имеются по адресу http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf (сайт посещался 18 ноября 2013 года).
- 90 Европейский союз уже заключил соглашения о взаимном признании с Норвегией, Соединенными Штатами, Швейцарией и Японией. Переговоры ведутся с Китаем и вскоре начнутся с Канадой. Помимо соглашения с Европейским союзом, Соединенные Штаты заключили соглашения о взаимном признании с Иорданией, Канадой, Китайской провинцией Тайвань, Новой Зеландией, Республикой Корея и Японией.
- 91 По состоянию на май 2013 года в программе С-ТРАТ участвовали 10 512 компаний, на которые приходится свыше 50% импорта товаров в Соединенные Штаты (по стоимости). По состоянию на март 2013 года Таможенно-пограничная служба Соединенных Штатов подписала соглашение о взаимном признании с Европейским союзом, Иорданией, Канадой, Китайской провинцией Тайвань, Новой Зеландией, Республикой Корея и Японией. Подробнее см. www.cbp.gov.
- 92 Дополнительную информацию см. на веб-сайте Таможенно-пограничной службы Соединенных Штатов http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/coac/coac_13_meetings/may22_meeting_dc/ (сайт посещался 19 ноября 2013 года).
- 93 Сессия состоялась 26–30 ноября 2012 года.
- 94 Сессия состоялась 12–21 июня 2013 года.
- 95 Документ был подписан, и Кодекс вступил в силу для 22 подписавших государств: Анголы, Бенина, Габона, Гамбии, Ганы, Гвинеи, Гвинеи-Бисау, Демократической Республики Конго, Кабо-Верде, Камеруна, Конго, Кот-д'Ивуара, Либерии, Мали, Нигера, Нигерии, Принсипи и Того, Сан-Томе, Сенегала, Сьерра-Леоне, Чада и Экваториальной Гвинеи.
- 96 Полный текст Кодекса имеется по адресу <https://195.24.195.238/en/multimedia/documents/437-sommet-sur-la-piraterie-code-de-conduite-english> (сайт посещался 19 ноября 2013 года). См. также *MarineLink.com* (2013).
- 97 Сессия состоялась 15–19 апреля 2013 года.

- 98 В документе содержится информация, представленная УНП ООН. Замечания к нему в письменной форме представлены в документе ИМО (2013q). Комитет с сожалением отметил, что НАТО проинформировала секретариат о том, что организация не располагает соответствующими документами или информацией и что не было получено ответа от Военно-морских сил Евросоюза в Сомали.
- 99 См. ИМО (2013a), стр. 10.
- 100 Ответы государств-членов на этот вопросник размещены на веб-сайте ИМО. См. <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Responses-received-on-Private%20Armed%20Security.aspx> (сайт посещался 19 ноября 2013 года).
- 101 См. <http://unicri.it/topics/piracy/database/> (сайт посещался 19 ноября 2013 года).
- 102 Информация относительно включения в базу данных национального законодательства по вопросам пиратства имеется в базе данных, созданной Отделом по вопросам океана и морскому праву, см. http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm (сайт посещался 19 ноября 2013 года).
- 103 Подробнее см. ИМО (2013a), стр. 12–16.
- 104 Были обобщены и включены в Руководство соответствующие рекомендации из Руководства ВТамО по вопросам восстановления торговли, программы по восстановлению торговли в рамках Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества и стандарта ИСО 28002: 2011 (ИМО, 2013s).
- 105 Анкета была окончательно оформлена на межсессионном совещании Рабочей группы по охране на море и борьбе с пиратством.
- 106 Полный текст доклада размещен на веб-сайте Международного центра по правам моряков www.seafarersrights.org (сайт посещался 19 ноября 2013 года).
- 107 Подробнее см. ИМО (2013a), стр. 7–9.
- 108 В основу данного пункта и последующих положено сопоставление двенадцатого и шестнадцатого пересмотренных вариантов проекта сводного переговорного текста (TN/TF/165).
- 109 В основу данного раздела положен готовящийся к выпуску доклад ЮНКТАД "The competitiveness' new frontier: Implementing trade facilitation in developing countries".
- 110 Полный текст этого заявления размещен в Интернете по адресу http://www.wto.org/english/news_e/news13_e/fac_08jul13_e.htm (сайт посещался 20 ноября 2013 года).
-



6

ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОГО ДОСТУПА К МОРСКОМУ ТРАНСПОРТУ ДЛЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ

В торговле стран, не имеющих выхода к морю, при прохождении грузами прибрежных территорий для доставки до пунктов отгрузки морем, как правило, действует стандартный принцип: транзитные товары и их перевозка в процессе пересечения национальной территории освобождаются от фискальных сборов, при этом транспортировка организуется по наиболее удобным маршрутам. На практике, однако, осуществление этой базовой нормы наталкивается на множество практических трудностей, связанных с высокими транспортными издержками и длительными сроками перевозки, что подрывает конкурентоспособность торговли и в конечном счете экономическое развитие стран, не имеющих выхода к морю. За последнее десятилетие в рамках Алматинской программы действий, осуществление которой началось в 2003 году, новые аналитические инструменты и проведенные на местах обширные исследования позволили по-новому взглянуть на механизмы, объясняющие выявленные факторы неэффективности. В частности, выяснилось, что стороны, стремящиеся к извлечению ренты, могут препятствовать улучшению положения, делая транзитные операции излишне сложными и непредсказуемыми в ущерб усилиям, прилагаемым государственными органами и торговыми компаниями. Таким образом, представляя информацию о противоборстве сил в рамках транзитных цепочек, проведенный анализ показывает, что главной проблемой для торговли стран, не имеющих выхода к морю, является непредсказуемость, вызываемая недостаточным развитием сотрудничества сторон, чем нередко объясняются высокие транспортные издержки и длительные сроки транзита.

В настоящей главе представлен обзор этих выводов и на их основе анализируется новая парадигма, которая должна позволить радикально преобразовать транзитные транспортные системы, обеспечивая не имеющим выхода странам надежный доступ к глобальным производственно-сбытовым системам и давая им возможность выступать не только поставщиками сырьевых товаров.

Предлагаемый подход призван сделать предсказуемость транзитных логистических систем одной из первоочередных задач правительств как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита – в партнерстве с торговыми компаниями, операторами портов и судоходными линиями, которые должны больше всех выиграть от такого улучшения положения, – а также одним из приоритетных пунктов новой повестки дня развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита, которая должна быть принята в 2014 году.

А. БАРЬЕРЫ ДЛЯ ТРАНЗИТНЫХ СИСТЕМ

Те многие препятствия, на которые наталкиваются торговые потоки стран, не имеющих выхода к морю, при пересечении территории других стран, хорошо известны. Это и длительные расстояния, и неадекватные транспортные услуги и инфраструктура, и неэффективная институциональная и оперативная база транзита. До последнего времени считалось, что неконкурентоспособность торговых компаний из стран, не имеющих выхода к морю, объясняется высокими издержками и длительными сроками транспортировки. Однако проведенные в прошлом десятилетии новые аналитические и полевые исследования экономики стран транзита (Limao, 2001; Faye et al., 2004; Collier, 2007; Arvis et al., 2011, UNCTAD 2013) показывают, что самым серьезным препятствием для производителей в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, когда они предпринимаяют попытки влиться в производственно-сбытовые системы как на региональном, так и глобальном уровнях, является непредсказуемость транзитной логистической системы. Другие выводы вкратце обсуждаются в настоящем разделе.

1. Расстояния, сроки в пути и транспортные издержки

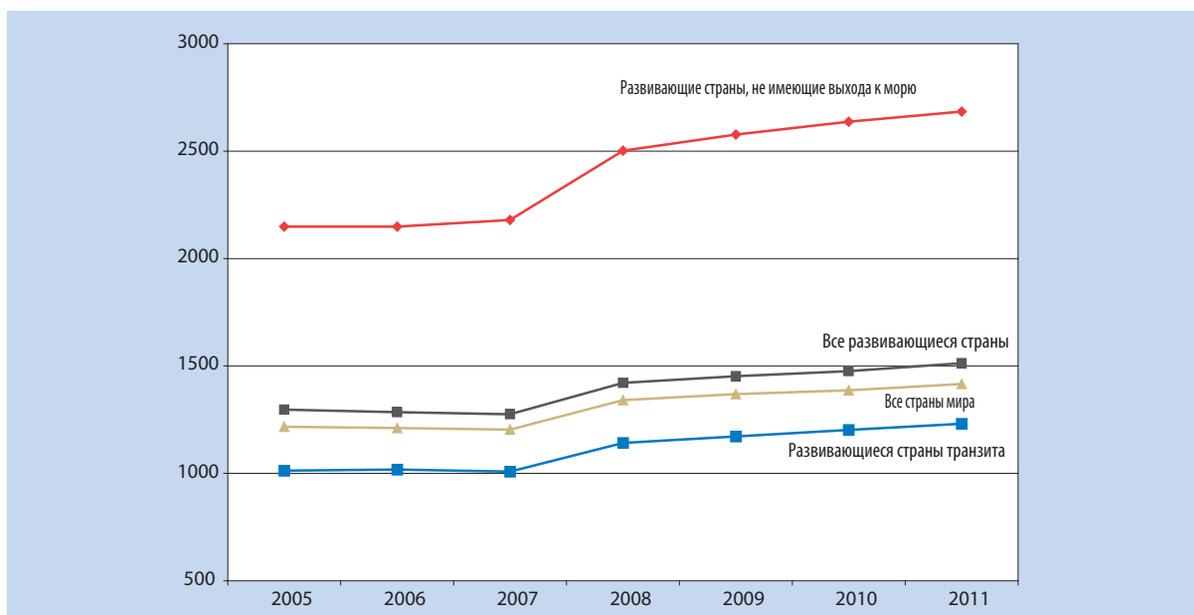
Во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, центры производства и потребления отстоят от ближайшего морского порта более чем на 800 км (таблица 6.1), в результате чего товары находятся в пути не менее двух дней. Хотя исключительно длинные маршруты перевозки протяженностью от 2 500 км до 6 000 км или же перевозки на короткие дистанции менее 500 км остаются исключением, во всех случаях расстояние до моря не только увеличивает затраты средств и времени, но и имеет свои последствия на оперативном уровне: длительное время в пути оборачивается уменьшением оборота транспортных средств, которым нередко предстоят дорогостоящие и длительные порожние обратные рейсы, и в конечном счете отрицательно сказываются на доходности вложений, произведенных владельцем. Такой замкнутый круг не способствует инвестированию средств в модернизацию парка транспортных средств и приводит к низкому качеству обслуживания с использованием старых, менее надежных и

Таблица 6.1. Расстояния до портов от некоторых развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

Развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю	Порты	Расстояние (км)	Вид транспорта
Афганистан	2	1 200–1 600	автомобильный
Армения	2	800–2 400	железнодорожный, автомобильный
Азербайджан	2	800	железнодорожный, автомобильный
Боливия (Многонациональное Государство)	8	500–2 400	железнодорожный, речной, автотрассовый
Ботсвана	4	950–1 400	железнодорожный, автомобильный
Буркина-Фасо	5	1 100–1 900	железнодорожный, автомобильный
Бурунди	2	1 500–1 850	внутренний водный, железнодорожный, автомобильный
Бутан	1	800	железнодорожный, автомобильный
Центральноафриканская Республика	2	1 500–1 800	железнодорожный, автомобильный
Чад	2	1 800–1 900	железнодорожный, автомобильный
Эфиопия	3	900–1 250	железнодорожный, автомобильный
Кыргызстан	4	4 500–5 200	железнодорожный, автомобильный
Лаосская Народно-Демократическая Республика	3	600–750	железнодорожный, автомобильный
Лесото	2	500	железнодорожный, автомобильный
Малави	3	600–2 300	железнодорожный, автомобильный
Мали	6	1 200–1 400	железнодорожный, автомобильный
Монголия	4	1 700–6 000	железнодорожный, автомобильный
Непал	2	1 100–1 200	железнодорожный, автомобильный
Нигер	3	900–1 200	железнодорожный, автомобильный
Парагвай	4	1 200–1 400	железнодорожный, речной, автомобильный
Республика Молдова	2	800	железнодорожный, автомобильный
Руанда	2	1 500–1 700	внутренний водный, железнодорожный, автомобильный
Свазиленд	4	250–500	железнодорожный, автомобильный
Уганда	2	1 300–1 650	внутренний водный, железнодорожный, автомобильный
Узбекистан	3	2 700	железнодорожный, автомобильный
Таджикистан	3	1 500–2 500	железнодорожный, автомобильный
Бывшая югославская Республика Македония	1	600	железнодорожный, автомобильный
Туркменистан	3	4 500	железнодорожный, автомобильный
Замбия	8	1 300–2 100	железнодорожный, автомобильный
Зимбабве	3	850–1 550	железнодорожный, автомобильный

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных Экономической комиссии для Африки, Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, ЭКЛАК и Всемирного банка.

Диаграмма 6.1 Расходы на импорт (в долл. за один контейнер)



Источник: Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ), 2013 год, на основе показателей Всемирного банка.

Таблица 6.2 Срок транспортировки экспортных грузов в днях

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	49	49	48	48	46	44	43
Развивающиеся страны транзита	30	27	26	25	24	23	23
Все развивающиеся страны	32	30	29	28	27	26	26
Все страны мира	28	26	25	25	24	23	23

Источник: КВПНРМ, на основе показателей Всемирного банка.

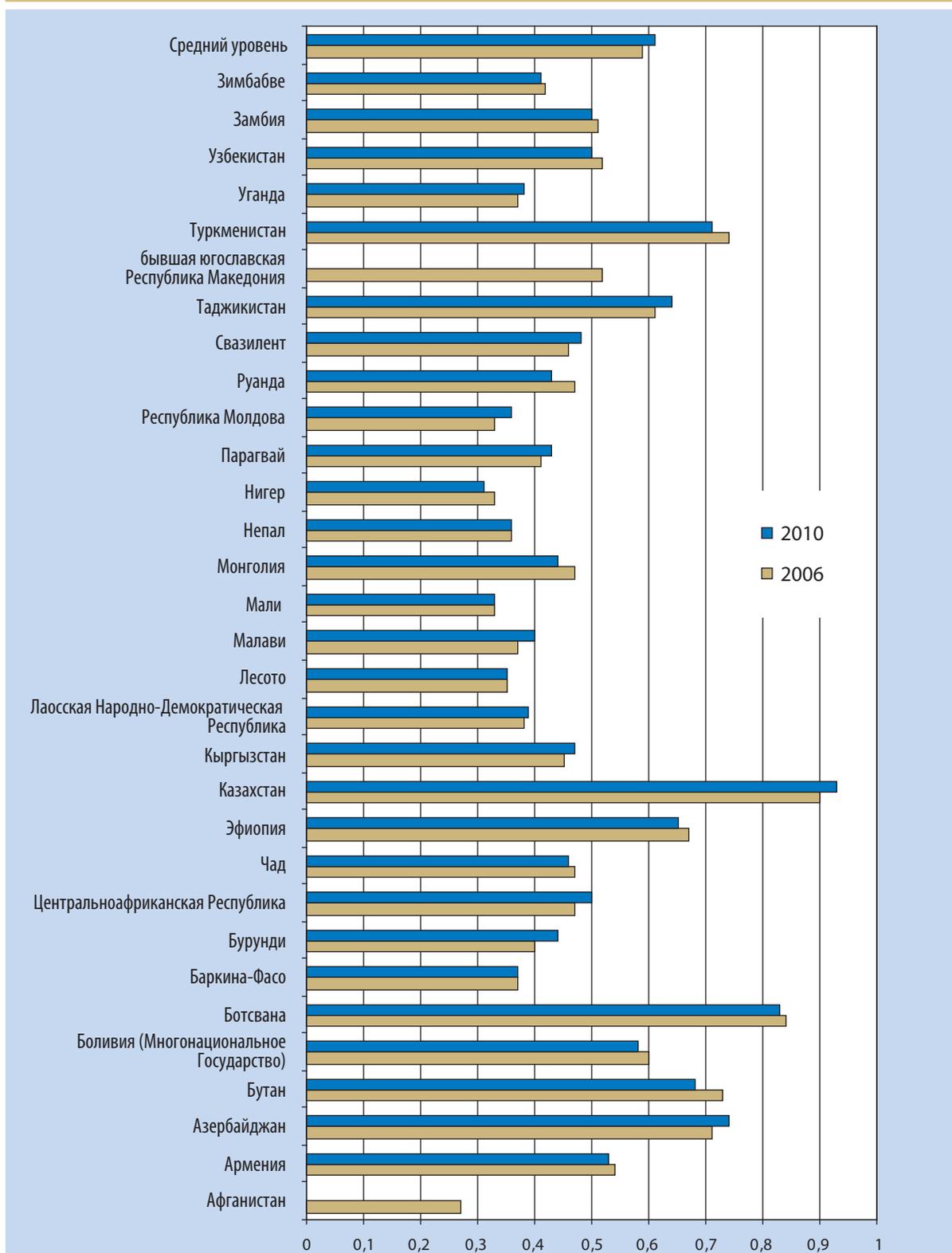
оставляющих немалый углеродный след машин. В некоторых случаях, которые обсуждаются ниже, определенную роль в этой связи играет протекционистский режим, защищающий стареющий парк грузовиков (Arvis et al., 2010; Kunaka et al., 2013).

Отдаленность от моря долгое время считалась очевидным объяснением неблагоприятной ситуации, в которой длительные сроки транспортировки и высокие транспортные издержки сказываются на экспортно-импортных операциях стран, не имеющих выхода к морю. При наличии обширной документальной базы (Arvis et., 2010, 2011) эти дополнительные затраты средств и времени также, как правило, относят к категории чрезмерных, опираясь на сопоставление данных по прибрежным странам, территорию которых пересекают грузы стран, не имеющих выхода к морю, или на международные показатели, позволяющие проводить сравнение с другими

странами. В обоих случаях такие сопоставления приводят к выводу, что разница в затратах средств и времени в связи с отдаленностью от моря неоспорима и является серьезным отрицательным фактором.

Тем не менее в силу особенностей сбора этих данных такие сопоставления могут вводить в заблуждение. Конкретные затраты времени и средств на транспортировку товаров в торговле прибрежных стран обычно отражают стоимость морской перевозки до порта прибытия в прибрежной стране. При этом не учитываются необходимые операции – и связанные с этим затраты времени и средств, – которые должны совершать торговые компании в прибрежных странах, для того чтобы доставить товары до своих предприятий, включая выгрузку товаров с судна, хранение в порту, процедуры таможенной очистки и внутреннюю транспортировку.

Диаграмма 6.2. Транспортные издержки отсутствия выхода к морю (коэффициент)



Источник: ОНRLLS, 2013.

Примечание: Например, величина коэффициента в размере 0,5 означает, что в конкретной стране, не имеющей выхода к морю, транспортные издержки на 50% выше, чем в выбранной для сравнения прибрежной стране. За 2010 год нет данных по бывшей югославской Республике Македония и Афганистану.

В противоположность этому в цифры по странам, не имеющим выхода к морю, включаются все портовые сборы и другие затраты на обработку и транспортировку грузов (включая затраты времени), требующиеся для доставки грузов до конечной точки назначения внутри страны. Использование при проведении сопоставительного анализа торговли стран, не имеющих выхода к морю, и прибрежных стран данных, неодинаково отражающих сроки и издержки, приводит к получению различий в издержках (диаграмма 6.1) и сроках (таблица 6.2).

Важно то, что эти сопоставления могут завышать реально существующую разницу и тем самым усугублять неблагоприятное положение стран, не имеющих выхода к морю. Однако еще важнее то, что, поскольку географическое расстояние (сократить которое невозможно) является лишь одним аспектом всей проблемы, относительная роль этого фактора требует более точной оценки.

Внимательный анализ проведенных в последнее время исследований по вопросам транзитных коридоров показывает, что издержки перевозок с использованием грузовых автомобилей или железнодорожного транспорта (в тонно-км) и в странах транзита, и в странах, не имеющих выхода к морю, весьма близки к общемировому уровню или к показателям развитых стран, или даже ниже их (UNCTAD, 2013). Если издержки перевозчиков сходны, но транспортные расходы потребителей при этом гораздо выше, чем при сопоставимых обстоятельствах в других частях мира, то сам по себе фактор расстояния не может объяснить тот факт, что в случае отсутствия выхода к морю повышение транспортных издержек может достигать 60%, а в среднем они выше на 45% (диаграмма 6.2). Другими словами, если абстрагироваться от фактора расстояния, разница в транспортных расходах торговых компаний в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и прибрежных развивающихся странах при доставке грузов одними и теми же видами транспорта должна вызываться другими факторами, не связанными с удаленностью от моря. Именно об этом свидетельствуют итоговые результаты самых последних исследований, проводившихся на местах: помимо удаленности и транспортных издержек торговлю развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, удорожают другие факторы. Искать их следует в общей среде осуществления транзитных операций, и ключевую роль среди таких факторов играют рамочные механизмы регулирования.

2. Влияние механизмов регулирования транзита

Границы могут становиться не только политическими пределами. Они также определяют пределы различных деловых, технологических и административных культур. Пересечение границы влечет за собой выход в иное рыночное пространство, где действуют разные требования и применяются другие правила. При осуществлении транзитных перевозок перевозчики должны приспособливаться к таким меняющимся нормам и стандартам. Проведенные исследования отчасти проливают свет на те последствия, которые возникают в результате применения различных правил и процедур в отношении транзитных грузов.

Эти исследования также показывают, что операторы частного сектора, осуществляющие свою деятельность под охраной ограничительных режимов регулирования и извлекающие ренту в связи с монополистическим или олигополистическим положением, могут выступать самыми решительными противниками любых мероприятий по упрощению процедур, которые призваны упростить систему транзита и сделать ее более прозрачной (Arvis et al., 2011). В настоящее время автомобильный транспорт доминирует в транзитных системах, обслуживающих страны, не имеющие выхода к морю, и в то же время именно этот фактор в значительной мере объясняет высокую стоимость транспортных услуг для торговых компаний этих стран. На деле размеры транзитных логистических издержек, включающих все различные этапы транзитных операций, можно значительно сократить (уменьшив при этом ущерб для окружающей среды) либо путем повышения эффективности функционирования автомобильного транспорта, либо путем разработки систем, предусматривающих переход на железнодорожный или речной транспорт.

Исследование, проведенное недавно Всемирным банком (Kunaka et al., 2013), показывает, что, хотя дорожной инфраструктуре уделяется большое внимание, во многих случаях управление международными автотранспортными услугами по-прежнему осуществляется на основе режимов регулирования, в которых для защиты национальных перевозчиков отдается предпочтение ограничениям доступа к рынку. Таким образом, многие двусторонние соглашения, регулирующие вопросы автомобильного транспорта, включая соглашения о транзите,

становятся барьером для упрощения процедур транзита, причем даже в рамках программ экономической интеграции. Несмотря на то, что принципы взаимности и территориальности играют ключевую роль в двусторонних соглашениях, в последние могут закладываться ограничения деятельности, связанные с гражданством оператора, страной регистрации транспортных средств, системой выдачи разрешений на осуществление перевозок по определенным маршрутам, квотами на количество рейсов, объемы грузов, провозную способность или число разрешений, выдаваемых уполномоченным перевозчиком для осуществления трансграничных перевозок. В результате возникают такие проблемы, как порожние обратные рейсы, перекосы в провозной способности, разрывы и фрагментация цепей транспортного снабжения из-за обязательных перевалок, высокий уровень грузовых тарифов, не связанный с реальным уровнем эксплуатационных затрат, длительные сроки нахождения товаров в пути и в целом повышение степени неопределенности прохождения грузопотоков.

В. ИЗДЕРЖКИ НЕНАДЕЖНОГО ТРАНЗИТА

Как отмечалось выше, фактор расстояния также сопряжен с дополнительными проблемами. Чем дальше находится грузовик в пути, тем выше возможность возникновения непредвиденных ситуаций, нарушающих процесс перевозки. Вероятность таких инцидентов оборачивается повышением степени неопределенности сроков перевозки из-за высокого риска механических поломок и аварий, происходящих из-за усталости водителя, который провел за рулем много часов, или из-за неудовлетворительного ухода за автомобильными или железными дорогами. Длительные маршруты также сопряжены с риском краж и множеством остановок на дорожных контрольно-пропускных пунктах, в том числе для взвешивания на весах-платформах или на железнодорожных станциях и пограничных пунктах. Вместе с тем множество подобных остановок могут происходить и на весьма коротких маршрутах, не будучи связанными с официальными мерами регулирования, под которые подпадают транзитные перевозки. Естественное исключение следует, однако, делать для установленных остановок для отдыха водителей в пути (Fitzmaurice and Hartmann, 2013).

В результате этих длительных задержек и неопределенности сроков поставки торговые компании в странах, не имеющих выхода к морю, порой вынуждены нести значительные расходы на содержание товарно-материальных запасов, которые могут даже превышать величину транспортных издержек и составлять более 10% от стоимости товаров (World Bank, 2013). Основные источники транзитных логистических издержек следует искать в сфере взаимоотношений и интересов, которыми регулируется взаимодействие участников системы поставок вдоль транзитных коридоров: торговых и транспортных компаний, таможенных брокеров, транспортно-экспедиторских фирм, банков, страховых компаний, таможенных служб и других государственных учреждений. Поскольку спектр интересов этих различных сторон очень широк и такие интересы могут вступать в противоречие друг с другом, система транзитных перевозок на большие расстояния довольно сложна и зачастую представляет собой раздробленную последовательность ряда не связанных между собой этапов.

Еще один источник затрат связан с различными официальными и неформальными платежами в процессе транзита (Arvis et al., 2011). Например, "во многих случаях сложность цепи снабжения оборачивается тем, что торговым компаниям и их транспортно-экспедиторским агентствам приходится тратить больше времени и задействовать больше персонала, чтобы сделать все как надо, а это влечет дополнительные издержки. Имеющиеся данные показывают, что порой, как, например, в Западной Африке, эти дополнительные затраты сопоставимы с расходами на перевозку грузов автотранспортом". Таким образом, транзитным системам присущи элементы неэффективности и "даже стремление воспользоваться положением для извлечения ренты и коррупция" (World Bank, 2013).

Системы снабжения, например транзитные системы, связывающие не имеющие выхода к морю страны с морскими портами, нуждаются в предсказуемости, позволяющей организовать и эффективно построить последовательность всего процесса. Глобальные производственные системы, отдельные звенья которых размещаются в нескольких географически отдаленных центрах, полагаются также на жесткое соблюдение сроков поставок и при отгрузке, и при поступлении товаров. Непредсказуемость сроков транзитных поставок может выступать самым серьезным отдельным

препятствием, мешающим производителям в странах, не имеющих выхода к морю, включаться в какие-либо другие звенья этих систем, помимо самого начального этапа, где они являются поставщиками первичных вводимых ресурсов.

1. Различные точки зрения

Фактор надежности может иметь разную значимость и актуальность для различных сторон, включающихся на том или ином этапе цепочки транзитных перевозок. Для государственных органов это может означать уверенность в полном соблюдении всех соответствующих правил. В случае таможенных служб речь может идти о сведении к минимуму или полном покрытии через системы гарантий фискального риска, обусловленного утечкой грузов на национальные рынки. Для учреждений, занимающихся рисками нарушения санитарных правил, это может означать уверенность в том, что страна ограждена от возможных опасностей заражения животных или растений из-за транзита грузов. Поставщики транспортных и вспомогательных услуг, осуществляющие деятельность вдоль транзитного маршрута, говоря о предсказуемости, могут иметь в виду прогнозируемость грузопотоков, позволяющую осуществлять инвестиции и расширять дело. Для органов, занимающихся планированием в сфере транспорта, поставщиков инфраструктурных услуг и операторов терминалов предсказуемость может означать обеспечение наиболее оптимального использования инфраструктуры и оборудования и правильное определение объемов потребностей в их развитии. Торговые компании понимают под предсказуемостью сроки транзита, включая этап перевозки и этапы до и после транспортировки грузов, а также обеспечение безопасности и надежности всей логистической цепочки с точки зрения ее качества и сроков; при этом также имеется в виду, что грузы обрабатываются квалифицированными операторами и достигнут пункта назначения в удовлетворительном состоянии. Торговые компании больше тревожат не средняя продолжительность транзита, а низкая надежность цепочки транзитных поставок. Например, компании розничной торговли, скажем, местные супермаркеты, в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, должны поддерживать запасы, позволяющие функционировать в течение нескольких месяцев, в отличие от запасов на несколько недель в развитых странах (World Bank, 2013).

Таким образом, наряду с эффективностью по затратам и скоростью поставок надежность является одной из первоочередных задач в рамках транзитных систем, связывающих морские порты со странами, не имеющими выхода к морю. Как отмечалось выше, несмотря на то, что одной из главных причин неопределенности остается наличие множества участников транзитной цепочки со своими, порой не совпадающими интересами, существуют способы, позволяющие вовлечь обособленных участников в системное сообщество коллективного взаимопонимания.

2. Усилия по налаживанию более тесного сотрудничества

Уже в 2003 году ЮНКТАД разработала концепцию управления цепями снабжения для применения в секторе транзитных перевозок (Hansen and Annovazzi-Jakab, 2008), которая, имитируя сборочные линии в машиностроительной промышленности, позволяет создавать кластерные объединения и налаживать сотрудничество в рамках транзитных коридоров в интересах повышения качества транзитных операций. Эта методология, базирующаяся на соблюдении определенной последовательности мер при осуществлении транзитных операций, показала, что участники разных звеньев этой цепи функционируют в рамках взаимоотношений "пользователь–провайдер" или "клиент–поставщик". Хотя действия участников взаимосвязаны и взаимозависимы, нередко они осуществляются не так и не в то время, как хотелось бы пользователю соответствующей услуги. Это обусловлено главным образом тем, что пользователи и поставщики в недостаточной степени обмениваются информацией о своих потребностях и целях, что, в свою очередь, оборачивается взаимным недоверием. Подобные недоработки приводят к тому, что в процессе функционирования транзитной цепочки осуществляется деятельность двух видов: в первом случае создается дополнительная стоимость при определенных затратах, а во втором – затраты увеличиваются без создания дополнительной стоимости. В последнем случае возникают чрезмерные задержки, высокие издержки и потери эффективности.

ЮНКТАД внедряла этот подход в период 2003–2007 годов в рамках проекта технической помощи, осуществлявшегося в трех экспериментальных транспортных коридорах.

Проект показал, что кластерные объединения как площадки для сотрудничества позволяют участникам операций в рамках транзитных коридоров добиваться полного понимания функций друг друга в пределах всей транзитной цепочки. Он также продемонстрировал влияние действий таких членов объединений на показатели работы различных звеньев транзитной цепочки, а также преимущества коллективной оптимизации транспортной цепочки в целом в отличие от усилий, направленных на извлечение максимальной прибыли в индивидуальном порядке. Такие программы сотрудничества являются важным шагом вперед на пути формирования нового концептуального видения и общих целей различных участников транзитных систем в рамках единой задачи покончить с ненадежностью транзитных перевозок.

3. Перспективы изыскания решений

Даже после десяти лет непрерывных усилий и проведения детальных исследований на местах и несмотря на достигнутый прогресс по многим направлениям, сохраняется скептический настрой по поводу возможности нахождения эффективных комплексных решений. Поскольку возможные решения, по всей вероятности, вызовут противодействие транспортных кругов, разрушив существующие протекционистские механизмы распределения грузов или открыв доступ к транспортным рынкам для иностранцев (Arvis et al., 2011), порой делается вывод, что "реально реализовать практические стратегии улучшения функционирования транспортных коридоров крайне сложно. С одной стороны, программа реформ должна обеспечить изменение парадигмы организации транспортного коридора и обеспечить внедрение рычагов регулирования стимулов на базе качества. С другой стороны, при этом должны создаваться возможности для тех многочисленных операторов, которые, по всей вероятности, не будут удовлетворять требованиям реформированной системы грузовых перевозок и транзита". Сторонники этой точки зрения также утверждают, что при этом произойдет "переход к рынку услуг со своего рода двойной структурой: современный сектор будет открыт для международной конкуренции и удовлетворять стандартам системы ускоренных процедур, в то время как для всех остальных могут оставаться старые процедуры и меры регулирования" (Arvis et al., 2011). Эти "все остальные" защищены действующими в настоящее

время механизмами, которые были созданы в 70-х и в начале 80-х годов прошлого века и в соответствии с которыми в рамках многих систем транзитных перевозок предпочтение отдается мелким автономным операторам независимо от качества предлагаемых ими услуг.

С. МОДЕЛЬ ИЗМЕНЕНИЯ ПАРАДИГМЫ ТРАНЗИТА

Ввиду возможного неприятия со стороны некоторых кругов участников, преследующих свои интересы в существующих системах транзитных перевозок, по всей вероятности, изменение парадигмы операций в рамках транзитных коридоров должно хотя бы отчасти исходить из опыта успешной реализации решений в рамках транспортно-логистических систем, отличающихся от систем транзитных перевозок. Приводимое ниже предложение опирается на три блока с использованием соответственно модели передовой практики на опыте высокопродуктивной комплексной логистики горнодобывающей промышленности, регулярных рейсов в морском судоходстве и опорной внутриконтинентальной станции в виде центра комплектования грузов, называемого также "сухим" портом.

Вкратце предлагаемую рамочную модель можно рассматривать в качестве работающей по типу конвейера системы обеспечения постоянной наземной транспортной связи между двумя точками, расположенными вдоль транзитного коридора: транзитным морским портом и связанным с ним внутриконтинентальным "сухим" портом. Данная модель применима также для двух внутриконтинентальных сухих портов, если один из них связан с транзитным морским портом. Базовое обоснование этой модели и некоторые подробности общего характера представлены ниже.

1. Концепция конвейера в морских перевозках

В 2011 году одна из крупных судоходных линий начала предлагать ежедневные рейсы, гарантируя установленные сроки перевозки на основе обеспечения регулярности, надежности и точности. По мнению этой компании, в основу разработки этих трех базовых, крайне востребованных качеств любой транспортной системы легло предложение одного клиента, который хотел бы иметь гибкую систему постоянных ежедневных

рейсов, которая позволяла бы пропустить какое-либо судно, зная, что на следующий день придет другое. Предложение предусматривало создание системы конвейерного типа, в рамках которой товары можно было бы доставлять для отгрузки судами этой линии в любое время, зная, что в любом случае вскоре они будут отправлены регулярно заходящими в порт судами. Таким образом, в результате осуществления этой операции товары будут доставлены в другую конечную точку этого своеобразного конвейера в установленное время. Эта судоходная компания поддержала высказанную идею, разъяснив, что увязка "четырёх портов в Азии (Нингбо, Шанхай, Янтъянь и Танджунг-Пелепас) и трех портов в Европе (Филикстоу, Роттердам и Бремерхафен) образует гигантский морской конвейер для самого загруженного в мире маршрута (Maersk, 2011). Спустя год из-за низкой загруженности рейсы совершались пять дней в неделю; в то же время система была расширена с включением двух других портов с обеих сторон этого "конвейера".

Логическое обоснование гарантии точности, надежности и регулярности основывается на том, что гарантированный и предсказуемый срок транспортировки важнее, чем реальная ее продолжительность. Именно этого в настоящее время не хватает транзитным системам, связывающим страны, не имеющие выхода к морю, с мировыми морскими портами.

По сути, концепцию конвейера для организации регулярного транспортного обслуживания можно перенести из морских перевозок в систему наземных транзитных перевозок. Она должна функционировать по типу челночных рейсов, связывая один транзитный порт с одной точкой назначения в не имеющей выхода к морю стране или в пределах одной и той же прибрежной страны в рамках транзитного транспортного коридора.

2. Интегрированная логистическая цепочка в добывающей промышленности

В известной степени работа конвейера напоминает функционирование интегрированных систем смешанных перевозок, созданных для сектора полезных ископаемых. Эти системы разработаны для транспортировки однородных грузов, каждая частица, гранула или материальная единица которого неизменна по своему

составу и идентична другой. Именно из этого исходили создатели контейнера как стандартной "коробки", позволяющей унифицировать груз и сделать навалочные грузы единообразными для транспортных операторов. По существу контейнеризация грузов является методом, позволяющим обеспечить обработку различных грузов – партий фруктов, электронной аппаратуры, одежды или запасных частей – с применением стандартных единиц оборудования и транспортных средств. Контейнер представляет собой успешную попытку уподобить генеральные грузы массовым в иных масштабах, позволяя в то же время обеспечить непрерывную транспортировку партий грузов с использованием различных средств в рамках интегрированных транспортных логистических систем.

Применительно к наземным транзитным перевозкам на маршрутах между морскими портами и внутриконтинентальными сухими портами концепция конвейера, разработанная упомянутой выше судоходной линией, может работать на основе модели перевозки массовых грузов без проведения различий между контейнерами по их типу и происхождению и с предоставлением грузоотправителю гарантий того, что товары будут доставаться до пункта назначения на другом конце конвейера, соответственно до морского порта или сухого порта, в установленный срок и на регулярной основе.

Такая идея прорабатывалась более 10 лет назад в исследованиях ЭКЛАК по вопросам передовой практики в области смешанных перевозок (Rubiato, 2001). В исследовании рассматривался вопрос о транспортировке минеральных полезных ископаемых до портов с последующей отгрузкой морем, в данном случае медной руды в Чили и железной руды в Бразилии. Если на примере рудника "Минера эскондида" описывалось использование трубопроводов ("пульпопроводов" или "шламопроводов") для транспортировки гидросмеси медного концентрата, то концерн "Вали" (в то время компания называлась "Вали ду риу Доси") демонстрировал внушительные показатели функционирования системы смешанных перевозок железнодорожным и морским транспортом с использованием крытых грузовых вагонов, вагоноопрокидывателей и в качестве главного элемента – 160-вагонных поездов грузоподъемностью 6 400 тонн. Поезда отправлялись каждые 45 минут, доставляя руду в порт Тубаран, расположенный в 700 км от рудника,

при этом совокупный годовой объем перевозок составлял 50 млн. т (140 000 т в день). Океанские суда дедеветом в 300 000 т полностью загружались за два–три дня (см. диаграмму 6.3).

В плане уроков, которые можно извлечь из этих систем в горнодобывающей промышленности применительно к другим типам транспортных систем, для систем транзитных перевозок актуальны следующие моменты:

- *обеспечение постоянного регулярного поступления грузов в больших количествах* – при отсутствии крупных объемов транзитных грузов определенную роль могут играть операторы терминалов в центрах комплектования грузов или сухих портах (см. вставку 6.1), накапливая необходимое количество грузов для обеспечения оптимального использования транспортных средств и инфраструктуры;
- *организация перевозок для обслуживания торговых компаний* – обеспечение транспортных средств с учетом специфики конкретной продукции, например грузовых автомобилей с безбортовой платформой или вагонов для транзита контейнеров, имеет ключевое значение с точки зрения стоимости перевозки и конечной стоимости продукции, равно как и для обеспечения ритмичности и периодичности поставок, объемов перевозок и организации обслуживания с учетом потребностей торговых фирм;
- *обеспечение взаимодействия и взаимодействия различных видов транспорта* – совместимость различных видов транспорта является одним из основных условий функционирования систем смешанных перевозок, например систем, применяемых в рамках транзитных транспортных коридоров. Адаптация транспортных средств и управление системой в целом, в идеальном варианте в централизованном порядке либо отдельным оператором, либо консорциумом, является одним из тех аспектов, которые эффективнее решаются в логистических системах транспортировки массовых грузов;
- *функционирование на основании долгосрочных контрактов и в рамках многолетних партнерских союзов* – наличие регулярных гарантированных грузопотоков позволяет заключать договоры и развивать

долговременное сотрудничество с различными транспортными и логистическими компаниями и осуществлять инвестиции в транспортное оборудование и технологии управления цепями снабжения;

- *разработка проекта транспортной системы в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами* – крупные горнорудные компании поддерживают тесные связи со многими поставщиками и организуют логистические системы с привлечением всех участвующих в операциях сторон.

3. Применение модели организации деятельности в добывающей промышленности в логистической цепочке "море–суша"

Хотя для функционирования конкретного транзитного транспортного коридора потребуются подробная разработка бизнес-процесса с учетом специфики внедрения модели "транзитного конвейера", при успешной организации деятельности будут учитываться следующие ключевые элементы:

- *частота рейсов* – при ее определении следует, прежде всего, учесть имеющуюся информацию о существующих и потенциальных грузопотоках и видах грузов и пунктах их отправки и назначения. Затем составленный проект следует обсудить с участниками операции на этапах до перевозки и после нее, включая предприятия, занимающиеся транспортной обработкой грузов, операторов терминалов, государственные учреждения, например, таможенные органы и другие компетентные государственные ведомства на обоих концах маршрута, в порту транзита и во внутриконтинентальном сухом порту. В зависимости от оценки потребностей "конвейер" может начать работу на основе нескольких рейсов в неделю;
- *выбор вида транспорта* – при наличии железнодорожного транспорта этот вид транспорта при разработке системы будет использоваться в качестве основного. В мире уже имеются примеры налаживания регулярных связей между морскими портами и внутриконтинентальными терминалами, как в случае терминала "Интерпорто" в Болонье,

Италия, откуда ежедневно отправляются 15 составленных из платформ с контейнерами поездов, связывающих этот грузовой терминал с различными морскими портами Италии и северной части Европы. Эта система регулярных рейсов также функционирует по типу конвейера. Грузы отправляются из сухого порта до конечных пунктов назначения или, в случае партий грузов, подлежащих отправке, до транзитного порта. Если автомобильный транспорт остается главным или единственно возможным вариантом, следует построить систему таким образом, чтобы предусмотреть свободный доступ к грузам для уполномоченных автотранспортных компаний, которые имеют право осуществлять свою деятельность в качестве доверенных транзитных операторов с учетом установленных критериев качества и надежности;

- *бесперебойное прохождение транзитных грузопотоков по транзитному "конвейеру"* – в целях полноценного обеспечения эффективности транспортировки транзитных грузов для них должен быть установлен режим непрерывного транзита с использованием системы доверенных транзитных операторов (см. вставку 6.2). Этот вопрос обсуждается в недавно проведенном ЮНКТАД исследовании (2013 год), где предлагается триединый подход, предусматривающий, в частности, координацию транзитных операций посредством механизма управления транспортным коридором, использование надежных транзитных операторов с применением таможенных программ управления рисками и работы с уполномоченными операторами и создание центров комплектования партий грузов на протяжении всего транспортного коридора.

4. Основные факторы в процессе разработки системы транзитного конвейера

В результате повышения предсказуемости функционирования транзитной системы как в странах, не имеющих выхода к морю, так и в странах транзита, по всей вероятности, выигрывают три основных сектора:

- *государственные учреждения и контролирующие органы*, работая с надежными и хорошо контролируруемыми системами,

должны получить положительный эффект в плане повышения доверия в соответствующих секторах, что позволит высвободить важные ресурсы высококвалифицированных кадров для работы в более проблемных секторах перевозок. Благодаря ожидаемому увеличению объемов упорядоченных и лучше контролируемых перевозок должны возрасти и доходы. Наконец, система транзитного конвейера позволяет создать надежную бесперебойно работающую систему на основе ГЧП как в странах, не имеющих выхода к морю, так и в странах транзита;

- *торговые компании и производители* в странах, не имеющих выхода к морю, в первую очередь выигрывают от надежных и предсказуемых транзитных связей. Эффективно функционирующая логистическая система является существенно важным фактором обеспечения возможности интеграции в глобальную производственно-сбытовую систему, а для создания такой логистической системы в свою очередь требуется звено "последней мили", в данном случае звено сухопутного транзита. При этом сократятся и затраты на содержание товарно-материальных запасов, поскольку надежная логистическая система уменьшит необходимость постоянно иметь крупные запасы. Со временем и по мере повышения отдачи от инвестиций для перевозчиков должны также снизиться транспортные издержки и соответственно ставки грузовых тарифов. Предсказуемость также позволяет налаживать стабильные связи, включая заключение долгосрочных договоров между грузоотправителями и поставщиками транспортных услуг, что создает основу для осуществления инвестиций в транспортные средства и погрузочно-разгрузочное оборудование перевозчиками и операторами грузовых терминалов;
- *компании линейного судоходства и операторы терминалов, включая морские и сухие порты* – на первом этапе компании, в частности предприятия, занимающиеся контейнерными перевозками, ощутят существенные практические выгоды осуществления отгрузок контейнеров из портов и их возвращения в порты строго по графику. Правильная организация операций позволит сократить простой контейнеров в порту, увеличив в результате возможности обработки и хранения

грузов в морских терминалах и в конечном счете повысив эффективность обработки судов в портах. В конечном счете, как показывает присутствие компаний сектора морских перевозок в не имеющих выхода к морю странах (см. таблицу 6.3), такие компании напрямую заинтересованы в увеличении объемов грузооборота и стремятся привлечь грузопотоки с внутренних рынков и в обратном направлении.

5. Предварительные условия поддержки усилий по созданию системы транзитного конвейера

На стадии концептуальной проработки, когда нужно в каждом случае учесть местные потребности и возможности, система транзитного конвейера предполагает наличие трех готовых к эксплуатации компонентов:

- внутриконтинентального грузового терминала или сухого порта в не имеющей выхода к морю стране или стране транзита, размещающегося в пределах транзитного транспортного коридора и связанного с транзитным морским портом через адекватные транспортные системы (см. вставку 6.1);
- системы регулирования, обеспечивающей непрерывный транзит грузов с использованием программы доверенных транзитных операторов, которую нужно будет принять на региональном или двустороннем уровне (см. вставку 6.2);

- системы операторов логистического обеспечения, обеспечивающей упорядоченное включение в транзитную цепочку различных сторон и звеньев, в том числе государственных организаций и частных компаний. При наличии транзитных коридоров и соответствующих органов по управлению их функционированием они естественным образом станут дополнительным элементом на этапе разработки и создания системы транзитного конвейера. Органы по управлению транспортными коридорами могут выходить на торговые компании, операторов логистического обеспечения и судоходные линии с предложением о создании экономически эффективной системы. Затем может потребоваться официальное оформление этих договоренностей с помощью двусторонних или региональных соглашений.

Д. ВЫВОДЫ

Благодаря Алматинской программе действий за последние десять лет достигнут значительный прогресс в плане накопления знаний и изыскания практических решений в интересах улучшения доступа не имеющих выхода к морю стран к услугам в секторе морских перевозок. Углубленные исследования на местах позволили получить представление о целесообразности и высокой сложности транзитных операций, их раздробленности с учетом индивидуальных интересов заинтересованных сторон и порой непростых взаимоотношений между предпринимателями и государственным сектором.

Диаграмма 6.3. Добыча минеральных руд и цепочка смешанных перевозок



Источник: Quintiq Inc., 2013.

Парадоксальным образом, несмотря на то, что дальше всего продвинуться в процессе анализа удалось, в частности благодаря применению к транзитным операциям системного подхода организации цепи снабжения, используемые на практике решения по-прежнему не являются комплексными и затрагивают лишь отдельные звенья транзитной цепочки. Улучшение деятельности коснулось главным образом традиционных, лучше организованных административных служб, таких как таможни и управления портов. В рамках приватизации портов или внедрения программы АСОТД в таможенных службах применяются современные технологии, позволяющие повысить уровень как методов управления, так и соответствующих процедур. Вместе с тем в большинстве случаев другие секторы, в первую очередь наземный транспорт и вспомогательные службы, крайне важные для обеспечения эффективности транзитных операций, например таможенные брокеры и транспортно-экспедиторские агентства, остаются далеко позади.

Настало время разработать для не имеющих выхода к морю стран новую парадигму транзитной системы, позволяющую им использовать более надежные транзитные системы снабжения. Концепция создания системы транзитного конвейера предполагает разработку открытой для всех транзитных грузов системы, базирующейся на программе доверенных транзитных операторов с гарантией непрерывного транзита от морского порта до внутренних районов страны и в обратном

направлении. Предлагаемая концепция позволит не только обеспечить надежность транзитных перевозок, но и повысить качество обслуживания и понизить напряженность перевозок крупных объемов грузов, уменьшив таким образом "углеродный след".

Конференция для десятилетнего обзора осуществления Алматинской программы действий, которую по решению Генеральной Ассамблеи, закрепленному в ее резолюциях 66/214 и 67/222, намечено провести в 2014 году, является хорошей возможностью для того, чтобы включить разработку такой парадигмы в новые глобальные рамки сотрудничества в области транзитных перевозок для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и обеспечить более широкий доступ развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к услугам сектора международных морских перевозок.

В транзитных системах можно внедрять передовой опыт других транспортных и логистических систем, например производственно-транспортных систем морской отрасли или горнодобывающей промышленности, и в сочетании с собственным опытом создавать надежные и предсказуемые транзитные логистические цепочки для расширения возможностей подключения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к услугам сектора морских перевозок.

Таблица 6.3. Присутствие в не имеющих выхода к морю развивающихся странах основных судоходных компаний сектора линейных контейнерных перевозок, 2013 год (количество бюро)

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в разбивке по регионам	"Маерск лайн"	МСК	КГМ—КМА
Африка (14)	11	8	2
Азия (13)	1	4	-
Латинская Америка (2)	2	2	2
Итого (31)	14	14	4

Источник: Секретариат ЮНКТАД — веб-сайты упомянутых судоходных компаний. Как представляется, ни у одной из трех крупнейших судоходных линий контейнерных перевозок нет местных филиалов в следующих не имеющих выхода к морю развивающихся странах: Афганистане, Бутане, Таджикистане, Лесото и Свазиленде (в этом случае, возможно, обслуживание организуется через агентства, базирующиеся в соседней Южной Африке).

Вставка 6.1 Внутриконтинентальные терминалы

Внутриконтинентальные терминалы стали неотъемлемым элементом транспортной системы, особенно в районах стыковки внутренних и международных перевозок, которые в значительной степени зависят от торговли. Интеграция систем распределения грузов в морских и внутренних перевозках благоприятствует созданию портов внутри страны для стыковки с морским терминалом и способствует обеспечению эффективного доступа к внутреннему рынку при осуществлении перевозок как ввозимых, так и вывозимых грузов. Поскольку внутриконтинентальный терминал по существу представляет собой перенесение внутрь страны некоторых операций портов, распространение получил термин "сухие порты". Однако, как представляется, единая терминология пока не устоялась, и в результате используется целый ряд терминов, например сухие порты, внутриконтинентальные терминалы, внутриконтинентальные порты, внутриконтинентальные транспортные узлы, внутриконтинентальные логистические центры и внутриконтинентальные грузовые терминалы. В любом случае такому внутриконтинентальному транспортному узлу присущи три основополагающих параметра:

- наличие построенного или расширенного терминала смешанных перевозок с использованием железнодорожного или внутреннего водного транспорта;
- наличие стыковки с терминалом порта с использованием железнодорожного, внутреннего водного или автомобильного транспорта;
- осуществление целого ряда логистических операций по обеспечению и организации транзита грузов.

Функциональная специализация внутриконтинентальных терминалов связана с образованием кластерных групп, занимающихся логистической деятельностью. Они стали чрезвычайно удобным пунктом для концентрации деятельности целого ряда вспомогательных предприятий и логистических компаний. Такие терминалы являются элементом стратегий регионализации деятельности портов с более широким охватом прилегающих районов. Каждый сухой порт сталкивается со спецификой местных или региональных экономических и географических условий и режимов регулирования, которые определяют характер не только функций, осуществляемых сухим портом, но и его связей с морскими портами. Успешное внедрение передовой практики возможно только при учете специфики условий каждого сухого порта.

Источник: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/appl4en/ch4a4en.html>.

Вставка 6.2 Предлагаемая система доверенных транзитных операторов

Одним из приемлемых вариантов создания механизма процедур таможенного транзита, разработанных с учетом потребностей торговых компаний стран, не имеющих выхода к морю, может стать система уполномоченных экономических операторов (модель международного производства и распределения, изложенная в Рамочных стандартах безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации). Некоторые основные принципы могут применяться к транзитным операторам, включая торговые компании, перевозчиков и логистических операторов, в рамках региональной программы доверенных транзитных операторов:

- автоматическое включение в программу: доверенные операторы с признанной хорошей репутацией соблюдения требований должны автоматически включаться в такие программы с периодической проверкой обеспечения физической безопасности компетентным государственным органом;
- объектом проверки должна быть не сделка, а предприятие: процедуры пограничного контроля следует нацелить на анализ риска, связанного с операциями доверенного транзитного оператора, покончив с системой контроля на основе проверки каждой отдельной сделки;
- региональная сертификация: таможенным органам в рамках региональных систем следует согласовать единую форму заявления доверенного транзитного оператора для всех предприятий, которые заявитель может перечислить в рамках регионального сообщества, и договориться о признании такого статуса, предоставленного в странах-партнерах, во всех странах-членах;
- комплексное управление границей: в целях недопущения дублирования процедур на границах статус доверенного транзитного оператора должен предоставляться на скоординированной основе компетентными органами, занимающимися вопросами комплексного управления границей;
- обеспечение непрерывного транзита: никакие ведомства не должны вмешиваться в процесс прохождения партий грузов по цепочке доверенных транзитных операторов через поставщиков логистических услуг доверенным транзитным операторам, за исключением тех случаев, когда имеются явные свидетельства наличия угрозы или нарушения установленных правил. Обеспечение непрерывного транзита должно быть заложено в качестве одного из базовых элементов любых программ доверенных транзитных операторов и подкрепляться подпадающими под проверку государственными свидетельствами..

Источник: Составлено на основе проекта документа Международной торговой палаты с изложением позиций по вопросу об уполномоченных экономических операторах (готовится к выпуску).

СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Arvis JF, Carruthers R, Smith G and Willoughby C (2011). Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in the 21st century. *Direction in Development*. World Bank. Washington, D.C.
- Arvis, JF, Raballand G and Marteau J (2007). The cost of being landlocked: Logistics costs and supply chain reliability. *Direction in Development*. World Bank Policy Research Working Paper 4258. June. World Bank. Washington, D.C.
- Collier P (2007). Africa's economic growth: Opportunities and constraints. *African Development Review*. 19(1):6–25. April.
- Faye M, McArthur J, Sachs J, and Snow T (2004). The challenges facing landlocked developing countries. *Journal of Human Development*. 5(1):31–68. March.
- Fitzmaurice M and Hartmann O (2013). *Border Crossing Monitoring along the Northern Corridor*. SSATP (Africa Transport and Policy Programme). Working Paper 96. The International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. Washington, D.C. April.
- Hansen P and Annovazzi-Jakab L (2008) (UNCTAD) Facilitating cross-border movement of goods: A sustainable approach. In: *The Global Enabling Trade Report 2008*. *World Economic Forum*. Geneva, Switzerland.
- International Chamber of Commerce (forthcoming). Draft policy position paper on authorized economic operators.
- Kunaka C, Tanase V, Latrille P and Krausz P (2013). *Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)*. World Bank. Washington, D.C.
- Limao N and Venables AJ (2001). *Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade*. *World Bank Economic Review*. 15: 451–479.
- Maersk (2011). Daily Maersk: Introducing absolute reliability. Press release. 9 September.
- OHRLLS (2013). *The Development Economics of Landlockedness: Understanding the Development Costs of Being Landlocked*. OHRLLS. New York.
- Quintiq Inc. , (2013). Available at <http://www.quintiq.com/industries/mining.html?keyword=%2Bcopper%20%2Btransport&matctype=b&creative=33464640814&gclid=CJ--p7yKk7gCFUxe3godlSEAw> (accessed 11 November 2013).
- Rubiato Elizalde JM (2001). *Mejores prácticas de transporte intermodal en las Américas: estudio de casos de exportaciones del Mercosur al NAFTA*. Economic Commission for Latin America and the Caribbean. Series Natural Resources and Infrastructure, No. 33. United Nations publication. Sales No. S.01.II.G.154. Santiago.
- UNCTAD (2013) *The Way to the Ocean: Transit Corridors Servicing the Trade of Landlocked Developing Countries*. *Transport and Trade Facilitation Series No. 4*. UNCTAD/DTL/TLB/2012/1. United Nations. New York and Geneva.
- World Bank. 2013. *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries*. *World Bank contributions to implementing the Almaty Programme of Action*. A report preparing the ten-year Comprehensive Review. World Bank. Washington, D.C.
-



СТАТИСТИЧЕСКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

I.	Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т)	152
II. (a)	Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года	157
II. (b)	Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (в тыс. т дедвейта)	162
II. (c)	Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (количество судов)	167
III.	Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2013 года	
IV.	Объемы обработки контейнерных грузов в портах (в английском алфавитном порядке).....	179
V.	Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в английском алфавитном порядке).....	181

Приложение I Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т)									
Районы	Год	Погруженные грузы			Итого, погруженные грузы	Выгруженные грузы			Итого, выгруженные грузы
		Нефть и газ		Сухие грузы		Нефть и газ		Сухие грузы	
		Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a			Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a		
Развитые страны									
Северная Америка	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	501,0	155,7	492,1	1 148,7
	2007	24,9	91,3	516,7	632,9	513,5	156,1	453,1	1 122,7
	2008	24,1	119,0	549,4	692,5	481,3	138,9	414,3	1 034,5
	2009	23,9	123,8	498,5	646,1	445,2	132,0	306,4	883,6
	2010	25,5	126,9	530,1	682,5	465,2	113,7	331,0	909,9
	2011	24,3	154,4	599,4	778,0	413,0	113,9	368,6	895,5
	2012	26,0	148,4	626,8	801,2	410,5	114,1	360,8	885,4
Европа	2006	100,9	235,8	768,6	1 105,2	535,6	281,9	1 245,2	2 062,7
	2007	96,9	253,3	776,6	1 126,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2
	2008	88,2	261,5	751,1	1 100,8	487,9	273,0	1 213,1	1 974,0
	2009	78,1	236,0	693,8	1 008,0	467,9	281,8	935,0	1 684,6
	2010	93,7	266,3	735,1	1 095,1	484,2	280,6	1 044,1	1 808,9
	2011	77,9	269,8	748,7	1 096,3	457,9	336,5	1 049,7	1 844,1
	2012	78,9	271,0	798,4	1 148,3	463,7	318,1	1 067,2	1 849,0
Япония и Израиль	2006	0,0	10,0	153,1	163,1	219,3	84,4	559,6	863,3
	2007	0,0	14,4	161,2	175,7	213,3	88,5	560,9	862,6
	2008	0,0	21,0	162,0	183,0	254,7	92,8	548,8	896,2
	2009	0,0	19,3	139,8	159,0	190,7	102,3	417,0	710,0
	2010	0,0	24,7	148,4	173,1	191,1	109,6	480,4	781,2
	2011	0,0	17,4	146,8	164,2	187,1	113,6	478,1	778,8
	2012	0,0	15,5	164,0	179,5	192,9	124,6	508,4	825,9
Австралия и Новая Зеландия	2006	9,9	4,2	632,7	646,8	26,2	13,5	50,2	90,0
	2007	13,3	4,0	656,3	673,6	27,0	17,3	51,7	96,0
	2008	16,7	3,8	718,5	739,1	27,3	19,2	56,7	103,2
	2009	12,9	4,8	723,4	741,1	21,5	13,8	60,8	96,1
	2010	16,7	4,3	893,6	914,6	24,8	18,7	60,9	104,5
	2011	15,3	10,4	918,2	943,9	27,5	17,3	69,0	113,9
	2012	16,7	12,5	1 004,8	1 033,9	30,5	16,8	71,1	118,5
Промежуточный итог по развитым странам	2006	132,9	336,4	1 991,3	2 460,5	1 282,0	535,5	2 347,2	4 164,7
	2007	135,1	363,0	2 110,8	2 608,9	1 246,0	524,0	2 220,5	3 990,5
	2008	129,0	405,3	2 181,1	2 715,4	1 251,1	523,8	2 233,0	4 007,9
	2009	115,0	383,8	2 055,5	2 554,3	1 125,3	529,9	1 719,2	3 374,4
	2010	135,9	422,3	2 307,3	2 865,4	1 165,4	522,6	1 916,5	3 604,5
	2011	117,5	451,9	2 413,1	2 982,5	1 085,6	581,3	1 965,4	3 632,3
	2012	121,6	447,3	2 594,0	3 162,9	1 097,7	573,7	2 007,5	3 678,8

Приложение I Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т) (продолжение)									
Районы	Год	Погруженные грузы			Итого, погруженные грузы	Выгруженные грузы			Итого, выгруженные грузы
		Нефть и газ		Сухие грузы		Нефть и газ		Сухие грузы	
		Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a			Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a		
Развивающиеся страны									
Страны с переходной экономикой	2006	123,1	41,3	245,9	410,3	5,6	3,1	61,9	70,6
	2007	124,4	39,9	243,7	407,9	7,3	3,5	66,0	76,8
	2008	138,2	36,7	256,6	431,5	6,3	3,8	79,2	89,3
	2009	142,1	44,4	318,8	505,3	3,5	4,6	85,3	93,3
	2010	150,2	45,9	319,7	515,7	3,5	4,6	114,0	122,1
	2011	132,6	42,0	330,5	505,0	4,2	4,4	148,1	156,7
	2012	136,6	41,1	364,4	542,1	3,8	4,0	141,4	149,2
Северная Африка	2006	117,4	63,8	77,2	258,5	6,0	13,3	142,0	161,3
	2007	116,1	61,8	80,2	258,1	7,5	14,6	155,4	177,4
	2008	113,2	61,3	77,2	251,8	11,3	16,1	151,1	178,5
	2009	101,1	64,9	71,3	237,3	12,2	14,3	156,2	182,7
	2010	94,4	65,5	76,2	236,1	11,3	14,4	171,1	196,8
	2011	73,7	40,9	83,0	197,7	8,2	14,9	128,0	151,1
	2012	108,5	42,4	90,0	240,8	9,0	15,4	134,4	158,8
Западная Африка	2006	110,6	12,6	39,8	162,9	5,4	14,2	62,4	82,0
	2007	110,1	10,3	46,5	166,9	7,6	17,1	67,8	92,6
	2008	111,8	9,1	54,2	175,1	6,8	13,5	61,5	81,8
	2009	104,4	10,5	41,4	156,2	6,8	10,8	66,2	83,8
	2010	112,1	13,5	56,0	181,5	7,4	12,8	92,3	112,5
	2011	115,0	18,1	57,4	190,5	5,1	15,5	87,7	108,3
	2012	111,9	18,4	64,3	194,6	5,7	16,6	91,5	113,8
Восточная Африка	2006	11,8	1,1	29,0	42,0	2,1	7,7	18,2	28,0
	2007	13,6	1,2	23,3	38,1	2,1	8,3	19,8	30,3
	2008	19,7	0,8	27,8	48,2	1,8	7,9	23,8	33,5
	2009	19,0	0,6	18,3	37,8	1,7	9,2	24,4	35,3
	2010	19,0	0,5	29,5	49,1	1,9	8,6	26,3	36,8
	2011	20,0	1,0	16,7	37,7	1,4	9,6	39,0	50,0
	2012	22,0	1,1	16,8	39,9	1,5	10,4	42,1	54,0
Центральная Африка	2006	114,0	2,6	6,3	122,8	2,1	1,7	7,3	11,2
	2007	122,7	2,6	7,8	133,1	2,8	1,9	7,7	12,3
	2008	134,2	5,8	9,0	149,0	1,7	2,8	8,9	13,5
	2009	129,3	2,0	8,5	139,7	1,9	2,7	10,9	15,5
	2010	125,3	7,2	9,7	142,1	1,4	2,3	8,3	12,0
	2011	129,3	6,0	9,3	144,7	1,4	3,8	12,5	17,8
	2012	127,3	6,8	11,4	145,4	0,9	4,4	14,2	19,4

Приложение I

Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т) (продолжение)

Районы	Год	Погруженные грузы			Итого, погруженные грузы	Выгруженные грузы			Итого, выгруженные грузы
		Нефть и газ		Сухие грузы		Нефть и газ		Сухие грузы	
		Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a			Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a		
Южная часть Африки	2006	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2007	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2008	0,3	6,2	136,0	142,5	23,4	3,1	42,8	69,3
	2009	0,3	5,1	131,5	136,8	22,0	2,7	44,8	69,4
	2010	0,3	5,4	139,5	145,1	20,8	2,3	35,7	58,8
	2011	0,0	2,5	150,7	153,2	21,7	2,5	26,8	51,0
	2012	0,5	3,9	162,1	166,5	18,9	5,0	37,9	61,7
Промежуточный итог по развивающимся странам Африки	2006	353,8	86,0	282,2	721,9	41,3	39,4	269,1	349,8
	2007	362,5	81,8	287,6	732,0	45,7	44,5	289,8	380,0
	2008	379,2	83,3	304,2	766,7	45,0	43,5	288,1	376,6
	2009	354,0	83,0	271,0	708,0	44,6	39,7	302,5	386,8
	2010	351,1	92,0	310,9	754,0	42,7	40,5	333,7	416,9
	2011	338,0	68,5	317,2	723,7	37,8	46,3	294,1	378,2
	2012	370,1	72,6	344,6	787,3	35,9	51,7	320,1	407,7
Карибский бассейн и Центральная Америка	2006	108,4	34,6	73,5	216,6	18,5	42,1	101,5	162,2
	2007	100,4	32,4	75,2	208,1	38,8	44,5	103,1	186,5
	2008	89,1	41,0	84,4	214,5	35,7	47,0	103,5	186,2
	2009	75,1	27,4	71,0	173,4	33,6	46,8	87,2	167,6
	2010	75,9	29,3	81,3	186,5	34,7	51,4	99,4	185,5
	2011	80,1	31,7	89,0	200,8	35,7	47,5	121,2	204,4
	2012	75,0	33,9	98,3	207,2	37,7	49,8	126,0	213,5
Южная Америка: северное и восточное побережье	2006	110,8	49,1	499,5	659,4	16,9	10,3	116,2	143,5
	2007	120,2	47,8	530,7	698,7	19,9	10,8	125,3	156,1
	2008	112,6	40,5	560,2	713,2	22,7	13,9	128,3	165,0
	2009	119,0	38,8	524,4	682,2	19,6	14,5	94,8	128,9
	2010	123,5	42,6	620,6	786,8	17,5	11,4	144,2	173,1
	2011	126,7	36,3	661,6	824,6	22,2	13,1	163,2	198,5
	2012	125,6	40,8	681,0	847,4	25,0	13,8	159,1	197,9
Южная Америка: западное побережье	2006	32,1	10,2	112,4	154,8	14,1	7,7	45,9	67,8
	2007	31,6	10,5	118,3	160,4	17,2	8,7	47,5	73,4
	2008	32,9	11,5	136,0	180,4	15,8	9,0	60,9	85,7
	2009	31,7	7,8	134,7	174,2	11,1	12,3	52,0	75,4
	2010	42,1	13,2	144,0	199,3	17,6	12,0	60,6	90,1
	2011	47,1	15,5	151,3	213,9	13,2	13,3	78,9	105,4
	2012	50,1	16,9	165,6	232,6	14,8	15,8	96,6	127,1

Приложение I		Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т) (продолжение)							
Районы	Год	Погруженные грузы			Итого, погруженные грузы	Выгруженные грузы			Итого, выгруженные грузы
		Нефть и газ		Сухие грузы		Нефть и газ		Сухие грузы	
		Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a			Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a		
Промежуточный итог по развивающимся странам Америки	2006	251,3	93,9	685,5	1 030,7	49,6	60,1	263,7	373,4
	2007	252,3	90,7	724,2	1 067,1	76,0	64,0	275,9	415,9
	2008	234,6	93,0	780,6	1 108,2	74,2	69,9	292,7	436,8
	2009	225,7	74,0	730,1	1 029,8	64,4	73,6	234,0	371,9
	2010	241,6	85,1	846,0	1 172,6	69,9	74,7	304,2	448,7
	2011	253,8	83,5	901,9	1 239,2	71,1	73,9	363,4	508,3
	2012	250,7	91,6	944,9	1 287,2	77,5	79,4	381,6	538,5
Западная Азия	2006	729,1	158,1	151,0	1 038,2	27,0	50,3	296,5	373,8
	2007	753,7	155,2	179,5	1 088,5	34,4	51,2	344,4	430,0
	2008	714,0	159,8	181,9	1 055,7	30,6	54,5	349,8	434,9
	2009	717,0	135,8	172,4	1 025,2	22,3	53,1	320,1	395,6
	2010	720,4	152,7	183,8	1 056,9	30,2	55,6	343,7	429,6
	2011	737,4	147,9	212,1	1 097,4	22,3	54,6	365,3	442,2
	2012	784,0	153,6	229,1	1 166,7	20,9	59,2	397,4	477,5
Южная и Восточная Азия	2006	132,3	102,5	922,6	1 157,3	411,3	104,0	1 482,0	1 997,4
	2007	128,1	104,7	959,7	1 192,5	455,0	106,9	1 674,7	2 236,7
	2008	130,7	103,0	943,0	1 176,7	420,5	124,3	1 811,2	2 356,0
	2009	107,6	115,2	823,7	1 046,5	498,8	126,1	2 034,0	2 659,0
	2010	128,7	111,8	964,0	1 204,5	514,5	143,2	2 198,7	2 856,4
	2011	112,5	110,1	952,2	1 174,7	546,7	154,0	2 357,2	3 057,9
	2012	64,9	114,9	955,8	1 135,6	571,9	163,8	2 563,1	3 298,7
Юго-Восточная Азия	2006	59,8	96,5	721,3	877,6	114,4	94,4	326,8	535,6
	2007	56,4	98,2	779,0	933,6	131,3	102,6	363,0	596,9
	2008	58,1	75,8	837,3	971,2	114,6	108,0	348,5	571,0
	2009	47,7	94,7	840,3	982,7	115,2	90,7	332,0	537,9
	2010	58,4	73,7	701,0	833,2	107,0	134,2	311,0	552,3
	2011	66,1	130,2	858,3	1 054,6	128,8	119,5	360,4	608,7
	2012	55,8	129,1	889,6	1 074,5	121,0	118,5	380,5	620,0
Промежуточный итог по развивающимся странам Азии	2006	921,2	357,0	1 794,8	3 073,1	552,7	248,8	2 105,3	2 906,8
	2007	938,2	358,1	1 918,3	3 214,6	620,7	260,8	2 382,1	3 263,6
	2008	902,7	338,6	1 962,2	3 203,6	565,6	286,8	2 509,5	3 361,9
	2009	872,3	345,8	1 836,3	3 054,3	636,3	269,9	2 686,2	3 592,4
	2010	907,5	338,3	1 848,8	3 094,6	651,8	333,1	2 853,4	3 838,2
	2011	916,0	388,2	2 022,6	3 326,7	697,8	328,0	3 082,9	4 108,8
	2012	904,7	397,5	2 074,5	3 376,7	713,8	341,5	3 340,9	4 396,2

Приложение I Мировые морские перевозки по группам стран (млн. т) (продолжение)

Районы	Год	Погруженные грузы				Выгруженные грузы			
		Нефть и газ		Сухие грузы	Итого, погруженные грузы	Нефть и газ		Сухие грузы	Итого, выгруженные грузы
		Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a			Сырая нефть	Нефтепродукты и газ ^a		
Развивающиеся страны Океании	2006	1,2	0,1	2,5	3,8	0,0	6,7	6,2	12,9
	2007	0,9	0,1	2,5	7,1	0,0	7,0	6,5	13,5
	2008	1,5	0,1	2,6	4,2	0,0	7,1	6,7	13,8
	2009	1,5	0,2	4,6	6,3	0,0	3,6	9,5	13,1
	2010	1,5	0,2	4,8	6,5	0,0	3,7	9,7	13,4
	2011	1,6	0,2	5,3	7,1	0,0	3,9	9,6	13,5
	2012	1,6	0,8	6,6	9,0	0,0	4,6	8,6	13,3
Промежуточный итог по развивающимся странам и территориям	2006	1527,5	537,1	2765,0	4829,5	643,6	355,1	2644,3	3642,9
	2007	1553,9	530,7	2932,6	5020,8	742,4	376,3	2954,3	4073,0
	2008	1518,0	515,1	3049,6	5082,6	684,9	407,2	3097,0	4189,1
	2009	1453,5	502,9	2842,0	4798,4	745,3	386,9	3232,1	4364,2
	2010	1501,6	515,6	3010,5	5027,8	764,4	452,0	3500,9	4717,3
	2011	1509,4	540,4	3247,0	5296,8	806,7	452,1	3750,0	5008,8
	2012	1527,2	562,5	3370,6	5460,3	827,3	477,2	4051,2	5355,7
Все страны мира	2006	1783,4	914,8	5002,1	7700,3	1931,2	893,7	5053,4	7878,3
	2007	1813,4	933,5	5287,1	8034,1	1995,7	903,8	5240,8	8140,2
	2008	1785,2	957,0	5487,2	8229,5	1942,3	934,9	5409,2	8286,3
	2009	1710,5	931,1	5216,4	7858,0	1874,1	921,3	5036,6	7832,0
	2010	1787,7	983,8	5637,5	8408,9	1933,2	979,2	5531,4	8443,8
	2011	1759,5	1034,2	5990,5	8784,3	1896,5	1037,7	5863,5	8797,7
	2012	1785,4	1050,9	6329,0	9165,3	1928,7	1054,9	6200,1	9183,7

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представляющих отчетность стран, опубликованных на веб-сайтах соответствующих государственных органов и портов, а также данных из специализированных источников. Данные за 2012 год являются оценками, основанными на предварительных сведениях или информации за последний год, за который имеются данные. Статистические данные о динамике общемирового объема международных морских перевозок за предыдущие годы имеются в электронном виде по адресу <http://stats.unctad.org/seaborntrade>.

^a Включая СПГ, сжиженный нефтяной газ, нефть, бензин, авиационное топливо, керосин, легкую нефть, тяжелую нефть (мазут) и другие продукты.

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. бр.-рег. т)

	Всего	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АФРИКИ						
Алжир	757	11	88	66		592
Ангола	170	10		10		150
Бенин	1					1
Камерун	327			1		326
Кабо-Верде	35	3		13		19
Коморские Острова	686	113	93	373	4	102
Конго	1					1
Кот-д'Ивуар	2	1				1
Демократическая Республика Конго	9	1		0		7
Джибути	7	3		0		3
Египет	1 171	149	595	140	52	236
Экваториальная Гвинея	16	4		4		8
Эритрея	12	2		10		1
Эфиопия	160	27		133		
Габон	211	0		5		205
Гамбия	11					11
Гана	22	2		4		16
Гвинея	4					4
Гвинея-Бисау	2			1		1
Кения	9	1				8
Либерия	127 109	39 100	36 834	1 573	40 386	9 216
Ливия	753	522		8		224
Мадагаскар	22	4		12		6
Мавритания	1			0		1
Маврикий	104	43		0		61
Марокко	254	5		12	47	190
Мозамбик	19			11		8
Намибия	8			5		3
Нигерия	2 120	299	10	10		1 801
Сан-Томе и Принсипи	20			19		1
Сенегал	9	0		1		8
Сейшельские Острова	337	293		4		40
Сьерра-Леоне	1 157	166	172	488	222	110
Сомали	1			0		0
Южная Африка	70	12		0		58
Судан	25			21		3
Того	536	267	41	166	20	42
Тунис	359		17	88		254
Объединенная Республика Танзания	4 774	4 360	67	271	38	39
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АФРИКИ	141 290	45 397	37 917	3 453	40 767	13 756
Итого						

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. бр.-рег. т) (продолжение)

	Всего	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АМЕРИКИ						
Ангилья	1			1		
Антигуа и Барбуда	10 934	38	949	4 044	5 596	306
Аргентина	350	200	14	53		83
Аруба	0					0
Багамские Острова	54 511	18 433	10 370	826	1 550	23 332
Барбадос	1 023	144	397	223	73	185
Белиз	1 638	92	367	856	30	293
Боливия (Многонационального Государство)	322	42	201	63	5	10
Бразилия	2 303	971	241	201	308	582
Британские Виргинские Острова	7			1		6
Каймановы Острова	3 592	298	859	4		2 431
Чили	549	238	160	67	30	55
Колумбия	85	5		46		33
Коста-Рика	5			2		3
Куба	30	0		23		7
Кюрасао	1 297	117	40	146	6	988
Доминика	1 143	353	691	40		60
Доминиканская Республика	99	80		14		5
Эквадор	239	205		5		30
Сальвадор	0					0
Фолклендские (Мальвинские) Острова	10			0		10
Гренада	1			1		1
Гватемала	1	0				1
Гайана	34	6		16		12
Гаити	1			1		
Гондурас	470	89	17	242	2	121
Ямайка	161		81	20	58	2
Мексика	1 336	638	109	40		549
Нидерландские Антильские Острова	5					5
Никарагуа	2	1		0		1
Панама	227 754	34 016	116 085	6 918	34 451	36 285
Парагвай	54	4		36	7	7
Перу	269	186		17	12	53
Сант-Китс и Невис	898	183	228	287	16	185
Сент-Винсент и Гренадины	3 505	66	952	1 101	193	1 194
Суринам	5	2		3		0
Тринидад и Тобаго	45	3		1		42
Острова Теркс и Кайкос	1			0		1

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. бр.-рег. т) (продолжение)

	Всего	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
Уругвай	64	7		8		48
Венесуэла (Боливарианская Республика)	1 111	450	100	194	5	361
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АМЕРИКИ	3 13 853	56 865	131 861	15 500	42 341	67 285
Итого						
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АЗИИ						
Афганистан	2					2
Бахрейн	534	81	33	1	255	164
Бангладеш	1 049	44	678	265	28	34
Бруней-Даруссалам	542	5		6		531
Камбоджа	1 731	54	202	1 310	28	137
Китай	44 223	8 166	22 928	3 421	5 221	4 487
ОАР Гонконг, Китай	77 904	14 243	44 474	2 015	14 479	2 692
ОАР Макао, Китай	2					2
Китайская провинция Тайвань	2 338	142	1 156	106	801	131
Корейская Народно-Демократическая Республика	701	61	47	547	11	36
Индия	9 534	4 734	2 746	560	269	1 226
Индонезия	10 776	2 361	1 330	2 658	1 233	3 194
Иран (Исламская Республика)	1 492	156	126	448	631	131
Ирак	92	18		23		50
Иордания	73			52		21
Кувейт	2 473	1 886	46	7	313	221
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0			0		
Ливан	133	0	14	109	5	3
Малайзия	7 817	2 577	140	325	466	4 308
Мальдивские Острова	83	7		61	7	7
Монголия	426	42	169	167	12	35
Мьянма	164	3		139		22
Оман	27	2		2		23
Пакистан	391	175	177	13		26
Филиппины	4 711	283	2 400	789	296	943
Катар	903	303	70	1	235	295
Республика Корея	11 149	781	6 530	1 148	1 037	1 652
Саудовская Аравия	1 157	377		220	172	388
Сингапур	58 090	20 411	16 507	1 207	11 379	8 586
Шри-Ланка	173	8	58	71	16	20
Сирийская Арабская Республика	111		12	96		3
Таиланд	3 040	886	894	400	218	643
Турция	6 858	1 268	3 056	1 567	541	426
Объединенные Арабские Эмираты	990	203	64	70	247	405

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. бр.-рег. т) (продолжение)

	Всего	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
Вьетнам	4 512	925	978	1 871	147	590
Йемен	221	17		5		199
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АЗИИ	254 420	60 220	104 837	19 684	38 045	31 635
Итого						
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ ОКЕАНИИ						
Остров Кука	330	0	190	110	5	25
Фиджи	30			9		21
Французская Полинезия	14			11		3
Гуам	1					1
Кирибати	290	48	30	102	4	107
Маршалловы Острова	85 443	32 263	31 405	972	7 428	13 375
Микронезия (Федеративные Штаты)	9			8		1
Новая Каледония	4			2		2
Северные Марианские Острова	0					0
Папуа-Новая Гвинея	115	2		73	21	19
Самоа	11			9		2
Соломоновы Острова	5			2		2
Тонга	42	3		31		9
Тувалу	1 438	618	219	125	3	473
Вануату	2 225	4	1 115	34	25	1 046
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ ОКЕАНИИ	89 956	32 937	32 958	1 488	7 487	15 086
Итого						
РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ						
Австралия	1 612	85	136	141		1 251
Австрия	0					0
Бельгия	4 532	987	1 691	203	99	1 551
Бермудские Острова	11 503	1 256	2 067	17	513	7 649
Болгария	357	8	246	83		20
Канада	2 831	632	234	1 001	15	950
Кипр	20 464	3 364	10 085	1 087	4 434	1 493
Дания	11 530	2 931	166	455	6 788	1 191
Эстония	290	10		22	3	256
Фарерские Острова	218	36		56	24	102
Финляндия	1 737	338	118	766	10	505
Франция	6 197	1 975	178	266	2 117	1 660
Германия	15 053	372	442	337	13 354	548
Гибралтар	2 451	447	236	682	520	566
Греция	42 569	24 129	13 844	363	2 232	2 002
Гренландия	5			3		3
Исландия	16	0		1		15
Ирландия	177	0	75	71		30
Остров Мэн	13 759	5 931	4 686	394	618	2 130
Израиль	291	3		11	268	9

Приложение II а) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. бр.-рег. т) (продолжение)

	Всего	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
Италия	18 098	4 579	4 309	2 750	861	5 598
Япония	15 732	2 691	4 897	1 801	100	6 244
Латвия	152	7		16		129
Литва	354	1	64	194	10	85
Люксембург	1 498	209	58	456	166	609
Мальта	44 113	13 697	18 966	2 181	4 707	4 562
Монако	0					0
Нидерланды	7 759	297	471	3 424	1 169	2 397
Новая Зеландия	172	64		31	14	64
Норвегия	17 112	4 208	3 648	616	42	8 597
Польша	102	6		37		58
Португалия	1 131	310	86	150	33	553
Реюньон	2					2
Румыния	141	8		73		60
Словакия	33			28		5
Словения	3					3
Испания	522	37	1	48	5	431
Швеция	417	56	1	90	–	270
Швейцария	39	4	21	9	2	3
Соединенное Королевство	1 346	104	38	181	186	837
Соединенные Штаты	3 462	71	9	158	66	3 158
ПО РАЗВИТЫМ СТРАНАМ	279 438	73 283	69 593	23 027	50 978	62 557
Итого						
СТРАНЫ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ						
Албания	63			62		1
Азербайджан	768	250		131		386
Беларусь	34		31			3
Хорватия	1 382	591	629	36		126
Грузия	321	17	39	226	6	33
Казахстан	104	53				51
Черногория	51		43	6		2
Республика Молдова	480	9	57	366	8	40
Российская Федерация	6 052	1 478	296	2 453	63	1 762
Туркменистан	75	29		9		37
Украина	595	23		357		215
ПО СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ	9 924	2 451	1 094	3 646	76	2 657
Итого						
Суда, флаг регистрации которых неизвестен	2 652	414	28	361	11	1 839
Всего страны мира	1 091 534	271 568	378 287	67 159	179 706	194 814

Приложение II б) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. т дедвейта)

	Всего	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АФРИКИ						
Алжир	739	17	150	66		507
Ангола	312	16		13		283
Бенин	0					0
Камерун	655			2		653
Кабо-Верде	28	4		18		5
Коморские Острова	937	218	159	454	5	101
Конго	0					0
Кот-д'Ивуар	10	1				9
Демократическая Республика Конго	11	2		1		8
Джибути	7	5		1		1
Египет	1 722	255	1 075	139	63	190
Экваториальная Гвинея	13	7		3		4
Эритрея	14	3		10		0
Эфиопия	223	42		181		
Габон	404	0		5		399
Гамбия	3					3
Гана	25	4		5		16
Гвинея	6					6
Гвинея-Бисау	1			1		
Кения	7	2				5
Либерия	198 032	71 083	67 047	2 058	47 298	10 545
Ливия	1 408	989		12		408
Мадагаскар	26	6		15		5
Мавритания	1			1		0
Маврикий	135	76				59
Марокко	128	7		11	55	55
Мозамбик	21			15		6
Намибия	3			2		1
Нигерия	3 600	485	13	15		3 086
Сант-Томе и Принсипи	27			26		1
Сенегал	5	0		2		3
Сейшельские Острова	585	529		4		53
Сьерра-Леоне	1 521	254	280	607	251	128
Сомали	1			0		0
Южная Африка	63	17		0		45
Судан	28			26		1
Того	832	484	65	228	24	31
Тунис	367		26	48		292
Объединенная Республика Танзания	8 815	8 291	105	350	49	20
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АФРИКИ	220 716	82 799	68 922	4 318	47 745	16 932
Итого						

Приложение II б) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. т дедвейта) (продолжение)

	Всего	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АМЕРИКИ						
Ангилья	1			1		
Антигуа и Барбуда	14 142	57	1 565	5 207	7 057	255
Аргентина	533	351	24	77		81
Аруба	0					0
Багамские Острова	73 702	34 105	17 754	845	1 801	19 198
Барбадос	1 485	220	686	305	107	167
Белиз	2 196	148	591	1 112	44	300
Боливия (Многонациональное Государство)	536	67	370	87	7	6
Бразилия	3 232	1 569	398	247	398	621
Британские Виргинские Острова	2			1		1
Каймановы Острова	4 310	552	1 368	6		2 384
Чили	804	399	262	64	38	40
Колумбия	115	9		62		44
Коста-Рика	2			1		0
Куба	40	1		32		7
Кюрасао	2 133	169	74	212	9	1 670
Доминика	2 037	618	1 301	61		57
Доминиканская Республика	166	149		16		1
Эквадор	364	343		6		15
Сальвадор						
Фальклендские (Мальвинские Острова)	6			1		5
Гренада	1			1		0
Гватемала	1	1				0
Гайана	42	8		19		14
Гаити	1			1		
Гондурас	645	161	28	350	2	104
Ямайка	224		128	24	72	1
Мексика	1 835	1 054	195	21		565
Нидерландские Антильские Острова	4					4
Никарагуа	3	1		1		0
Панама	350 506	62 112	212 504	9 131	38 183	28 576
Парагвай	56	6		42	6	1
Перу	403	302		21	15	66
Сент-Китс и Невис	1 231	292	374	323	19	222
Сент-Винсент и Гренадины	4 919	103	1 563	1 496	252	1 505
Суринам	7	3		3		0
Тринидад и Тобаго	26	4		1		21
Острова Теркс и Кайкос	0			0		0

Приложение II б) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. т дедвейта) (продолжение)

	Всего	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
Уругвай	43	10		11		22
Венесуэла (Боливарианская Республика)	1 679	783	175	308	6	407
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АМЕРИКИ	467 431	103 599	239 361	20 092	48 014	56 365
Итого						
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АЗИИ						
Афганистан	2					2
Бахрейн	640	154	44	2	280	160
Бангладеш	1 656	80	1 137	368	38	33
Бруней-Даруссалам	449	7		8		434
Камбоджа	2 319	82	324	1 780	36	98
Китай	68 642	14 104	39 654	4 490	6 274	4 120
ОАР Гонконг, Китай	129 806	26 115	81 416	2 662	16 473	3 140
ОАР Масао, Китай	2					2
Китайская провинция Тайвань	3 487	210	2 130	152	926	68
Корейская Народно-Демократическая Республика	1 008	100	82	782	14	30
Индия	15 876	8 569	4 908	799	345	1 254
Индонезия	14 267	3 894	2 303	3 362	1 629	3 080
Иран (Исламская Республика)	1 965	263	218	601	774	109
Ирак	110	28		31		51
Иордания	61			53		8
Кувейт	4 169	3 510	78	7	330	244
Лаосская Народно-Демократическая Республика	2			2		
Ливан	142	1	23	108	6	3
Малайзия	10 508	4 588	243	433	585	4 660
Мальдивские Острова	124	15		92	9	7
Монголия	643	73	277	235	16	42
Мьянма	182	5		163		15
Оман	14	3		2		10
Пакистан	693	322	321	18		31
Филиппины	6 417	441	3 927	1 057	352	641
Катар	1 224	546	116	1	266	295
Республика Корея	17 720	1 308	12 087	1 693	1 304	1 328
Саудовская Аравия	1 421	659		214	185	362
Сингапур	89 697	36 893	30 164	1 455	13 408	7 779
Шри-Ланка	239	15	99	94	17	14
Сирийская Арабская Республика	169		19	149		2
Таиланд	4 811	1 590	1 435	584	287	914
Турция	10 215	2 185	5 279	1 783	683	285
Объединенные Арабские Эмираты	1 287	341	86	77	271	511

Приложение II б) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. т дедвейта) (продолжение)

	Всего	Нефтеналивные танкеры	Балкеры	Суда для генеральных грузов	Контейнеровозы	Прочие суда
Вьетнам	7 284	1 532	1 631	3 092	193	835
Йемен	442	28		4		410
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АЗИИ	397 695	107 662	188 000	26 353	44 701	30 977
Итого						
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ ОКЕАНИИ						
Острова Кука	479	0	302	148	6	23
Фиджи	15			6		9
Французская Полинезия	10			9		1
Гуам	0					0
Кирибати	367	81	47	131	4	103
Маршалловы Острова	140 016	59 377	57 022	1 230	8 761	13 626
Микронезия (Федеративные Штаты)	8			7		1
Новая Каледония	4			3		0
Северные Марианские Острова	0					0
Папуа-Новая Гвинея	138	3		91	29	15
Самоа	10			9		0
Соломоновы Острова	3			2		1
Тонга	47	3		40		4
Тувалу	2 351	1 123	361	163	5	698
Вануату	2 887	6	1 832	37	29	983
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ ОКЕАНИИ	146 335	60 595	59 564	1 877	8 833	15 465
Итого						
РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ						
Австралия	1 947	133	193	132		1 489
Австрия						
Бельгия	6 913	1 906	3 278	127	122	1 479
Бермудские Острова	12 378	2 316	4 016	7	539	5 501
Болгария	483	11	383	76		13
Канада	3 371	1 035	371	1 362	15	589
Кипр	31 706	5 854	18 161	1 329	5 300	1 063
Дания	13 860	4 781	326	270	7 577	906
Эстония	75	16		15	3	41
Фарерские Острова	219	52		72	30	64
Финляндия	1 338	569	180	426	14	150
Франция	7 434	3 655	344	123	2 342	971
Германия	17 128	567	856	260	15 100	346
Гибралтар	2 829	660	408	745	635	380
Греция	75 424	45 278	26 134	330	2 448	1 234
Гренландия	4			3		1
Исландия	11	0		1		9
Ирландия	244	0	113	103		28
Остров Мэн	22 629	10 638	8 821	441	627	2 103
Израиль	318	5		14	294	5
Италия	20 612	7 865	7 886	1 626	961	2 273

Приложение II б) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (тыс. т дедвейта) (продолжение)

	Total	Oil tankers	Bulk carriers	General-cargo ships	Containerships	Other types
Япония	20 409	5 013	9 020	2 798	100	3 478
Латвия	72	9		22		42
Литва	289	2	94	129	14	51
Люксембург	1 601	329	97	219	194	762
Мальта	68 831	24 647	33 978	2 476	5 291	2 440
Монако						
Нидерланды	8 712	462	813	4 309	1 359	1 769
Новая Зеландия	166	98		23	17	28
Норвегия	20 974	7 443	6 125	506	47	6 854
Польша	75	9		33		34
Португалия	1 225	564	149	202	40	270
Реюньон	1					1
Румыния	149	11		61		76
Словакия	46			40		6
Словения	1					1
Испания	2 572	1 017	11	198	66	1 281
Швеция	1 887	511	21	688		667
Швейцария	1 144	80	865	106	79	15
Соединенное Королевство	21 095	2 320	3 899	980	11 206	2 690
Соединенные Штаты	12 353	3 669	435	2 761	2 767	2 723
ПО РАЗВИТЫМ СТРАНАМ	380 526	131 525	126 974	23 011	57 186	41 830
Итого						
СТРАНЫ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ						
Албания	93			92		1
Азербайджан	684	355		131		197
Беларусь	58		55			2
Хорватия	2 269	1 092	1 096	43		39
Грузия	442	29	61	314	7	31
Казахстан	128	91				37
Черногория	77		70	6		1
Республика Молдова	566	16	102	410	10	27
Российская Федерация	6 784	2 112	422	2 783	66	1 401
Туркменистан	92	41		10		41
Украина	607	40		400		167
ПО СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ	11 801	3 777	1 807	4 189	83	1 945
Итого						
Суда, флаг регистрации которых неизвестен	4 279	786	44	504	14	2 931
Все страны мира	1 628 783	490 743	684 673	80 345	206 577	166 445

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (количество судов)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АФРИКИ						
Алжир	111	9	4	12		86
Ангола	49	8		15		26
Бенин	5					5
Камерун	16			4		12
Кабо-Верде	39	3		18		18
Коморские Острова	272	17	4	138	1	112
Конго	5					5
Кот-д'Ивуар	9	2				7
Демократическая Республика Конго	13	1		1		11
Джибути	14	1		1		12
Египет	384	39	17	35	3	290
Экваториальная Гвинея	28	3		7		18
Эритрея	9	1		4		4
Эфиопия	10	1		9		
Габон	24	1		10		13
Гамбия	8					8
Гана	42	2		8		32
Гвинея	1					1
Гвинея-Бисау	9			7		2
Кения	23	2				21
Либерия	3 144	749	819	140	1 001	435
Ливия	91	12		7		72
Мадагаскар	39	4		23		12
Мавритания	5			2		3
Маврикий	26	2		1		23
Марокко	85	1		7	6	71
Мозамбик	25			11		14
Намибия	6			2		4
Нигерия	374	65	1	16		292
Сан-Томе и Принсипи	18			15		3
Сенегал	21	1		3		17
Сейшельские Острова	24	8		6		10
Сьерра-Леоне	392	54	12	221	9	96
Сомали	4			1		3
Южная Африка	71	5		2		64
Судан	17			3		14
Того	101	10	3	63	4	21
Тунис	59		1	13		45
Объединенная Республика Танзания	198	50	6	82	6	54
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АФРИКИ	5 771	1 051	867	887	1 030	1 936
Итого						

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (количество судов) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АМЕРИКИ						
Ангилья	2			2		
Антигуа и Барбуда	1 302	6	39	774	403	80
Аргентина	148	27	1	17		103
Аруба	1					1
Багамские Острова	1 446	270	322	161	53	640
Барбадос	133	10	16	71	4	32
Белиз	829	64	23	447	6	289
Боливия (Многонациональное Государство)	92	14	5	53	1	19
Бразилия	619	47	11	66	13	482
Британские Виргинские Острова	20			3		17
Каймановы Острова	174	6	27	3		138
Чили	172	14	8	41	3	106
Колумбия	94	7		25		62
Коста-Рика	10			2		8
Куба	39	1		14		24
Кюрасао	127	6	1	48	1	71
Доминика	117	16	16	28		57
Доминиканская Республика	27	1		6		20
Эквадор	80	37		7		36
Сальвадор	2					2
Фолклендские (Мальвинские) Острова ^a	3			1		2
Гренада	6			3		3
Гватемала	6	1				5
Гайана	52	4		31		17
Гаити	3			3		
Гондурас	645	100	1	332	1	211
Ямайка	26		4	4	9	9
Мексика	525	38	4	20		463
Никарагуа	5	1		1		3
Панама	8 580	955	2 772	1 601	734	2 518
Парагвай	47	4		26	2	15
Перу	78	10		2	1	65
Сент-Китс и Невис	246	41	12	99	2	92
Сент-Винсент и Гренадины	1 046	21	51	340	21	613
Суринам	10	3		5		2
Тринидад и Тобаго	104	1		3		100
Острова Терк и Кайкос	3			1		2

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (количество судов) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
Уругвай	44	4		6		34
Венесуэла (Боливарианская Республика)	244	20	2	38	2	182
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АМЕРИКИ	17 107	1 729	3 315	4 284	1 256	6 523
Итого						
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ АЗИИ						
Афганистан	3					3
Бахрейн	232	5	2	4	5	216
Бангладеш	269	61	27	111	4	66
Бруней-Даруссалам	81	3		17		61
Камбоджа	785	31	18	628	7	101
Китай	3 727	526	778	805	193	1 425
ОАР Гонконг, Китай	2 221	323	1 014	228	319	337
ОАР Макао, Китай	1					1
Китайская провинция Тайвань	328	28	29	65	27	179
Корейская Народно-Демократическая Республика	265	33	3	198	2	29
Индия	1 385	117	76	378	15	799
Индонезия	6 293	477	57	1 943	175	3 641
Иран (Исламская Республика)	552	14	5	246	18	269
Ирак	75	5		10		60
Иордания	25			9		16
Кувейт	137	24	2	17	4	90
Лаосская Народно-Демократическая Республика	1			1		
Ливан	50	1	2	38	1	8
Малайзия	1 539	169	6	210	35	1 119
Мальдивские Острова	69	16		38	2	13
Монголия	168	31	9	73	3	52
Мьянма	85	5		44		36
Оман	39	2		9		28
Пакистан	50	5	6	3		36
Филиппины	1 383	203	72	589	18	501
Катар	106	7	3	3	11	82
Республика Корея	1 894	310	145	448	88	903
Саудовская Аравия	286	31		14	3	238
Сингапур	3 339	743	348	139	345	1 764
Шри-Ланка	77	10	5	16	1	45
Сирийская Арабская Республика	63		1	48		14
Таиланд	755	239	44	128	19	325
Турция	1 365	197	114	514	40	500
Объединенные Арабские Эмираты	547	41	4	78	4	420

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (количество судов) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
Вьетнам	1 772	118	58	1 337	22	237
Йемен	32	4		3		25
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ АЗИИ	29 999	3 779	2 828	8 392	1 361	13 639
Итого						
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ ОКЕАНИИ						
Острова Кука	106	1	12	57	1	35
Фиджи	40			17		23
Французская Полинезия	16			10		6
Гуам	3					3
Кирибати	96	24	3	41	1	27
Маршалловы Острова	2 064	639	742	77	238	368
Микронезия, Федеративные Штаты	17			13		4
Новая Каледония	12			2		10
Северные Мариинские Острова	1					1
Папуа-Новая Гвинея	130	4		67	6	53
Самоа	9			4		5
Соломоновы Острова	20			13		7
Тонга	40	3		21		16
Тувалу	216	45	11	43	1	116
Вануату	421	1	37	10	1	372
ПО РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ ОКЕАНИИ	3 191	717	805	375	248	1 046
Итого						
РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ						
Австралия	502	7	6	73		416
Австрия	1					1
Бельгия	216	13	21	23	4	155
Бермудские Острова	168	24	26	1	13	104
Болгария	95	10	16	21		48
Канада	634	30	11	99	1	493
Кипр	1 030	103	279	179	212	257
Дания	663	133	3	105	98	324
Эстония	83	7		5	1	70
Фарерские Острова	76	3		29	3	41
Финляндия	281	12	6	102	1	160
Франция	547	42	2	77	27	399
Германия	781	42	7	93	272	367
Гибралтар	304	61	6	136	39	62
Греция	1 551	458	258	197	35	603
Гренландия	8			5		3
Исландия	26	1		5		20
Ирландия	88	1	8	30		49
Остров Мэн	422	131	78	64	9	140
Израиль	39	5		3	5	26

Приложение II с) Распределение мирового торгового флота по флагам регистрации, группам стран и типам судов, по состоянию на 1 января 2013 года (количество судов) (продолжение)

	Балкеры	Контейнеровозы	Суда для генеральных грузов	Нефтеналивные танкеры	Прочие суда	Всего
Италия	1 506	192	99	155	21	1 039
Япония	5 379	1 108	82	2 090	1	2 098
Латвия	58	8		9		41
Литва	71	1	5	35	1	29
Люксембург	174	14	3	22	7	128
Мальта	1 794	420	543	398	114	319
Монако	1					1
Нидерланды	1 250	28	12	605	64	541
Новая Зеландия	91	5		13	2	71
Норвегия	1 593	123	98	306	2	1 064
Польша	172	9		18		145
Португалия	249	14	3	48	6	178
Реюньон	7					7
Румыния	152	10		17		125
Словакия	18			15		3
Словения	8					8
Испания	522	37	1	48	5	431
Швеция	417	56	1	90		270
Швейцария	39	4	21	9	2	3
Соединенное Королевство	1 346	104	38	181	186	837
Соединенные Штаты Америки	3 462	71	9	158	66	3 158
ПО РАЗВИТЫМ СТРАНАМ	25 824	3 287	1 642	5 464	1 197	14 234
Итого						
СТРАНЫ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ						
Албания	68			65		3
Азербайджан	306	51		35		220
Беларусь	7		1			6
Хорватия	264	20	22	53		169
Грузия	192	8	4	107	2	71
Казахстан	94	8				86
Черногория	14		2	3		9
Республика Молдова	142	4	3	121	2	12
Российская Федерация	2 324	386	21	859	10	1 048
Туркменистан	59	7		4		48
Украина	492	16		139		337
ПО СТРАНАМ С ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКОЙ	3 962	500	53	1 386	14	2 009
Итого						
Суда, флаг регистрации которых неизвестен	1 088	113	2	326	3	644
Все страны мира	86 942	11 176	9 512	21 114	5 109	40 031

Источник: "Кларксон рисерч сервисез".

Дополнительную информацию и данные за другие годы см. <http://stats.unctad.org/fleet>.

Примечание 1: Все самоходные морские торговые суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более, исключая суда внутреннего водного транспорта, рыболовные суда, военные суда, яхты и стационарные и мобильные морские платформы и баржи (за исключением ПУДХВ и буровых судов).

^a Суверенитет над Фолклендскими (Мальвинскими) Островами является предметом спора между правительствами Аргентины и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

Приложение III Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2013 года

Страна или территория домоцилия	Флаг регистрации			Антигуа и Барбуда			Багамские острова			Китай			ОАР Гонконг, Китай		
	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%
Бельгия	–	–	–	12	167	0,2	–	–	–	36	2 482	1,9	–	–	–
Бермудские Острова	–	–	–	82	11 418	15,5	–	–	–	16	1 804	1,4	–	–	–
Бразилия	–	–	–	12	991	1,3	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Канада	–	–	–	41	3 530	4,8	–	–	–	13	477	0,4	–	–	–
Китай	–	–	–	11	93	0,1	2 665	66 936	98,2	1078	74 189	57,2	–	–	–
ОАР Гонконг, Китай	6	74	0,5	–	–	–	21	667	1,0	269	15 769	12,2	–	–	–
Китайская провинция Тайвань	–	–	–	–	–	–	3	201	0,3	46	4 196	3,2	–	–	–
Кипр	3	30	0,2	2	11	–	–	–	–	18	1 099	0,8	–	–	–
Дания	12	75	0,5	53	909	1,2	–	–	–	49	3 432	2,6	–	–	–
Франция	–	–	–	13	543	0,7	–	–	–	1	58	–	–	–	–
Германия	1 103	13 118	92,9	22	956	1,3	–	–	–	18	1 237	1,0	–	–	–
Греция	4	73	0,5	193	14 070	19,1	–	–	–	35	1 983	1,5	–	–	–
Индия	1	8	0,1	4	76	0,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Индонезия	–	–	–	1	12	–	1	3	–	5	117	0,1	–	–	–
Иран (Исламская Республика)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	17	722	0,6	–	–	–
Италия	1	7	0,1	11	867	1,2	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Япония	–	–	–	93	7 149	9,7	1	46	0,1	102	5 411	4,2	–	–	–
Кувейт	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Малайзия	–	–	–	4	87	0,1	–	–	–	10	533	0,4	–	–	–
Монако	–	–	–	17	1 028	1,4	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Нидерланды	22	126	0,9	20	2 115	2,9	–	–	–	1	4	–	–	–	–
Норвегия	13	73	0,5	185	4 086	5,5	–	–	–	34	1 930	1,5	–	–	–
Оман	–	–	–	1	82	0,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Республика Корея	–	–	–	4	306	0,4	–	–	–	26	797	0,6	–	–	–
Российская Федерация	5	31	0,2	6	121	0,2	–	–	–	1	8	–	–	–	–
Саудовская Аравия	–	–	–	18	5 283	7,2	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Сингапур	1	11	0,1	20	601	0,8	3	149	0,2	68	5 058	3,9	–	–	–
Швеция	–	–	–	9	400	0,5	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Швейцария	2	29	0,2	2	117	0,2	–	–	–	9	337	0,3	–	–	–
Таиланд	–	–	–	3	305	0,4	–	–	–	1	5	–	–	–	–
Турция	11	61	0,4	5	122	0,2	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Объединенные Арабские Эмираты	1	2	–	41	1 582	2,1	–	–	–	10	702	0,5	–	–	–
Соединенное Королевство	8	72	0,5	128	3 529	4,8	–	–	–	13	612	0,5	–	–	–
Соединенные Штаты	8	29	0,2	115	3 284	4,5	–	–	–	66	6 032	4,6	–	–	–
Вьетнам	–	–	–	1	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Итого по 35 странам или территориям	1 201	13 818	97,8	1 129	63 842	86,7	2 694	68 002	99,7	1 942	128 993	99,4	–	–	–
Прочие владельцы	63	277	2	214	9 825	13	–	–	–	17	708	1	–	–	–
Неизвестные владельцы	6	30	–	2	2	–	22	173	–	1	36	–	–	–	–
Итого по флагу регистрации	1 270	14 126	100	1 345	73 670	100	2 716	68 176	100	1 960	129 737	100	–	–	–

Приложение III Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2013 года (продолжение)

Страна или территория домицилия	Флаг регистрации			Кипр			Дания (ДИС)			Германия			Греция		
	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%			
Бельгия	8	43	0,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Бермудские Острова	1	300	0,9	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Бразилия	4	13	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Канада	24	772	2,4	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Китай	12	417	1,3	–	–	–	1	13	0,1	1	12	–			
ОАР Гонконг, Китай	5	292	0,9	–	–	–	2	135	0,8	–	–	–			
Китайская провинция Тайвань	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Кипр	183	6 178	19,5	–	–	–	1	75	0,4	–	–	–			
Дания	5	16	–	348	12 688	92,6	5	19	0,1	1	12	–			
Франция	7	16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Германия	153	2 539	8,0	1	105	0,8	396	16 642	97,6	–	–	–			
Греция	190	12 702	40,1	5	214	1,6	1	40	0,2	825	69 645	92,6			
Индия	13	808	2,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Индонезия	–	–	–	–	–	–	1	42	0,2	–	–	–			
Иран (Исламская Республика)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Италия	7	19	0,1	2	91	0,7	2	1	–	–	–	–			
Япония	11	523	1,7	–	–	–	–	–	–	3	149	0,2			
Кувейт	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Малайзия	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Монако	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7	1 050	1,4			
Нидерланды	64	623	2,0	–	–	–	1	8	–	–	–	–			
Норвегия	47	314	1,0	9	65	0,5	1	2	–	–	–	–			
Оман	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Республика Корея	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Российская Федерация	44	2 155	6,8	–	–	–	1	5	–	1	1	–			
Саудовская Аравия	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	1	–			
Сингапур	7	214	0,7	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Швеция	4	12	–	22	396	2,9	2	3	–	–	–	–			
Швейцария	4	145	0,5	–	–	–	1	43	0,3	–	–	–			
Таиланд	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Турция	2	22	0,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Объединенные Арабские Эмираты	14	171	0,5	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Соединенное Королевство	44	2 490	7,9	3	142	1,0	–	–	–	24	3 600	4,8			
Соединенные Штаты	4	14	–	–	–	–	–	–	–	7	611	0,8			
Вьетнам	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Итого по 35 странам или территориям	857	30 797	97,3	390	13 702	100,0	415	17 029	99,9	870	75 081	99,8			
Прочие владельцы	61	862	3	2	4	–	2	23	–	3	4	–			
Неизвестные владельцы	1	5	–	–	–	–	–	–	–	12	125	–			
Итого по флагу регистрации	919	31 665	100	392	13 707	100	417	17 052	100	885	75 209	100			

Приложение III Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2013 года (продолжение)

Страна или территория домицилия	Флаг регистрации			Остров Мэн			Италия			Япония			Либерия		
	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%
Бельгия	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	179	0,1
Бермудские Острова	13	3 704	16,4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10	2 525	1,3
Бразилия	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20	3 182	1,6
Канада	1	21	0,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	31	–
Китай	–	–	–	1	13	0,1	2	12	0,1	92	6 972	3,5	–	–	–
ОАР Гонконг, Китай	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	335	0,2
Китайская провинция Тайвань	–	–	–	–	–	–	4	10	0,1	114	12 446	6,3	–	–	–
Кипр	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	23	1 066	0,5
Дания	53	778	3,4	4	44	0,2	–	–	–	5	188	0,1	–	–	–
Франция	–	–	–	12	42	0,2	–	–	–	2	231	0,1	–	–	–
Германия	48	1 059	4,7	9	57	0,3	–	–	–	1 298	65 927	33,3	–	–	–
Греция	63	6 433	28,4	7	436	2,1	–	–	–	618	42 583	21,5	–	–	–
Индия	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7	524	0,3	–	–	–
Индонезия	–	–	–	1	5	–	2	9	0,1	2	214	0,1	–	–	–
Иран (Исламская Республика)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Италия	1	82	0,4	673	19 098	93,5	–	–	–	24	1 058	0,5	–	–	–
Япония	16	2 267	10,0	6	375	1,8	738	17 216	99,3	113	9 159	4,6	–	–	–
Кувейт	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Малайзия	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	7	–	–	–	–
Монако	–	–	–	1	40	0,2	–	–	–	22	2 399	1,2	–	–	–
Нидерланды	–	–	–	–	–	–	–	–	–	76	2 229	1,1	–	–	–
Норвегия	58	1 431	6,3	1	13	0,1	2	73	0,4	32	1 236	0,6	–	–	–
Оман	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Республика Корея	4	563	2,5	–	–	–	2	5	–	6	623	0,3	–	–	–
Российская Федерация	–	–	–	–	–	–	–	–	–	92	8 350	4,2	–	–	–
Саудовская Аравия	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Сингапур	3	166	0,7	–	–	–	–	–	–	45	4 231	2,1	–	–	–
Швеция	1	37	0,2	1	7	–	–	–	–	1	134	0,1	–	–	–
Швейцария	–	–	–	2	16	0,1	–	–	–	13	511	0,3	–	–	–
Таиланд	–	–	–	–	–	–	1	3	–	–	–	–	–	–	–
Турция	–	–	–	7	56	0,3	–	–	–	19	375	0,2	–	–	–
Объединенные Арабские Эмираты	–	–	–	–	–	–	–	–	–	75	9 225	4,7	–	–	–
Соединенное Королевство	130	5 354	23,7	1	1	–	–	–	–	120	7 369	3,7	–	–	–
Соединенные Штаты	–	–	–	5	74	0,4	–	–	–	89	5 852	3,0	–	–	–
Вьетнам	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	71	–	–	–	–
Итого по 35 странам или территориям	391	21 895	96,8	731	20 277	99,2	751	17 328	100,0	2 927	189 231	95,6	–	–	–
Прочие владельцы	17	724	3	6	153	1	2	2	–	166	8 577	4	–	–	–
Неизвестные владельцы	–	–	–	2	5	–	2	5	–	4	204	–	–	–	–
Итого по флагу регистрации	408	22 619	100	739	20 435	100	755	17 334	100	3 097	198 012	100	–	–	–

Приложение III Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2013 года (продолжение)

Флаг регистрации	Мальта			Маршалловы Острова			Норвегия (НИС)			Панама		
	Страна или территория домицилия	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта
Бельгия	4	41	0,1	2	67	–	–	–	–	5	325	0,1
Бермудские Острова	3	206	0,3	36	5 783	4,1	4	678	3,8	18	3 633	1,0
Бразилия	–	–	–	7	1 381	1,0	5	15	0,1	26	2 517	0,7
Канада	3	168	0,2	17	752	0,5	–	–	–	10	251	0,1
Китай	18	594	0,9	25	1 380	1,0	–	–	–	838	31 057	8,9
ОАР Гонконг, Китай	–	–	–	13	424	0,3	–	–	–	153	6 075	1,7
Китайская провинция Тайвань	–	–	–	10	1 868	1,3	–	–	–	413	17 424	5,0
Кипр	34	1 448	2,1	45	2 748	2,0	–	–	–	16	757	0,2
Дания	30	1 081	1,6	11	585	0,4	10	289	1,6	55	2 204	0,6
Франция	8	545	0,8	5	997	0,7	–	–	–	10	52	–
Германия	111	2 661	3,9	261	11 918	8,5	–	–	–	29	2 506	0,7
Греция	510	33 856	49,2	496	32 524	23,2	2	152	0,8	491	23 229	6,6
Индия	2	162	0,2	10	820	0,6	–	–	–	49	2 467	0,7
Индонезия	1	13	–	4	112	0,1	–	–	–	47	1 380	0,4
Иран (Исламская Республика)	36	3 475	5,1	–	–	–	–	–	–	8	74	–
Италия	50	1 377	2,0	8	721	0,5	–	–	–	33	701	0,2
Япония	13	818	1,2	90	6 558	4,7	–	–	–	2 481	158 909	45,4
Кувейт	10	1 309	1,9	5	323	0,2	–	–	–	6	276	0,1
Малайзия	–	–	–	16	600	0,4	–	–	–	27	518	0,1
Монако	8	165	0,2	42	3 348	2,4	–	–	–	9	569	0,2
Нидерланды	19	320	0,5	28	931	0,7	1	5	–	42	1 240	0,4
Норвегия	95	1 213	1,8	88	6 184	4,4	455	15 769	87,2	79	3 079	0,9
Оман	6	1 912	2,8	6	1 911	1,4	–	–	–	17	2 229	0,6
Республика Корея	5	25	–	105	12 344	8,8	–	–	–	572	42 544	12,2
Российская Федерация	73	656	1,0	9	349	0,2	1	5	–	44	667	0,2
Саудовская Аравия	–	–	–	4	93	0,1	3	112	0,6	21	836	0,2
Сингапур	3	136	0,2	106	7 319	5,2	–	–	–	238	8 327	2,4
Швеция	5	78	0,1	4	92	0,1	25	669	3,7	8	198	0,1
Швейцария	29	515	0,7	18	472	0,3	1	44	0,2	192	12 127	3,5
Таиланд	–	–	–	2	93	0,1	–	–	–	19	126	–
Турция	296	9 645	14,0	95	5 539	4,0	–	–	–	148	1 785	0,5
Объединенные Арабские Эмираты	2	15	–	46	1 309	0,9	–	–	–	180	3 898	1,1
Соединенное Королевство	63	1 310	1,9	31	1 858	1,3	5	213	1,2	76	3 192	0,9
Соединенные Штаты	24	673	1,0	252	20 666	14,8	4	105	0,6	121	4 500	1,3
Вьетнам	–	–	–	–	–	–	–	–	–	45	1 032	0,3
Итого по 35 странам или территориям	1 461	64 417	93,6	1 897	132 067	94,3	516	18 054	99,8	6 526	340 703	97,4
Прочие владельцы	232	4 357	6	119	7 867	6	9	26	–	503	8 130	2
Неизвестные владельцы	7	25	–	3	67	–	1	6	–	81	1 001	–
Итого по флагу регистрации	1 700	68 798	100	2 019	140 002	100	526	18 086	100	7 110	349 833	100

Приложение III Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2013 года (продолжение)															
Страна или территория домицилия	Флаг регистрации			Республика Корея			Сингапур			Соединенное Королевство			Соединенные Штаты		
	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%	Число судов	Тыс. т дедвейта	%			
Бельгия	–	–	–	13	719	0,8	–	–	–	–	–	–			
Бермудские Острова	–	–	–	7	374	0,4	3	487	2,3	–	–	–			
Бразилия	–	–	–	15	5 131	5,7	–	–	–	8	23	0,2			
Канада	–	–	–	–	–	–	–	–	–	5	81	0,7			
Китай	–	–	–	40	3 582	4,0	3	208	1,0	–	–	–			
ОАР Гонконг, Китай	–	–	–	6	63	0,1	4	44	0,2	–	–	–			
Китайская провинция Тайвань	1	79	0,5	85	4 196	4,7	5	352	1,7	–	–	–			
Кипр	–	–	–	13	234	0,3	–	–	–	–	–	–			
Дания	–	–	–	170	13 742	15,4	42	1 937	9,2	24	1 257	10,7			
Франция	–	–	–	18	522	0,6	35	2 565	12,2	–	–	–			
Германия	1	122	0,7	29	691	0,8	65	1 966	9,4	5	202	1,7			
Греция	–	–	–	29	828	0,9	2	75	0,4	1	47	0,4			
Индия	1	52	0,3	36	2 229	2,5	2	27	0,1	–	–	–			
Индонезия	2	5	–	49	858	1,0	–	–	–	1	6	–			
Иран (Исламская Республика)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Италия	–	–	–	6	286	0,3	8	166	0,8	–	–	–			
Япония	5	178	1,0	158	9 582	10,7	1	151	0,7	–	–	–			
Кувейт	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Малайзия	–	–	–	57	5 624	6,3	–	–	–	–	–	–			
Монако	–	–	–	8	219	0,2	1	19	0,1	–	–	–			
Нидерланды	–	–	–	1	1	–	20	208	1,0	–	–	–			
Норвегия	–	–	–	129	3 380	3,8	38	689	3,3	1	20	0,2			
Оман	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Республика Корея	764	16 624	96,5	12	334	0,4	1	141	0,7	–	–	–			
Российская Федерация	–	–	–	6	300	0,3	–	–	–	–	–	–			
Саудовская Аравия	–	–	–	3	17	–	–	–	–	–	–	–			
Сингапур	2	19	0,1	1 090	32 711	36,6	1	16	0,1	11	623	5,3			
Швеция	–	–	–	15	338	0,4	28	232	1,1	–	–	–			
Швейцария	–	–	–	–	–	–	1	37	0,2	–	–	–			
Таиланд	2	6	–	35	983	1,1	–	–	–	–	–	–			
Турция	–	–	–	5	220	0,2	1	5	–	1	1	–			
Объединенные Арабские Эмираты	–	–	–	15	217	0,2	–	–	–	2	4	–			
Соединенное Королевство	–	–	–	13	481	0,5	415	10 448	49,9	5	772	6,6			
Соединенные Штаты	–	–	–	17	590	0,7	6	111	0,5	766	8 640	73,9			
Вьетнам	2	12	0,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Итого по 35 странам или территориям	780	17 098	99,2	2 080	88 453	99,0	682	19 883	94,9	830	11 677	99,8			
Прочие владельцы	4	53	–	43	921	1	32	1 063	5	5	8	–			
Неизвестные владельцы	23	82	–	2	6	–	1	1	–	3	13	–			
Итого по флагу регистрации	807	17 233	100	2 125	89 381	100	715	20 947	100	838	11 698	100			

Приложение III Реальная принадлежность судов 20 крупнейших флотов в разбивке по флагу регистрации, по состоянию на 1 января 2013 года (продолжение)						
Страна или территория домицилия	Флаг регистрации		Прочие		Итого	
	Всего, 20 крупнейших регистров		Число судов	Тыс. т дедвейта	Число судов	Тыс. т дедвейта
	Число судов	Тыс. т дедвейта	Число судов	Тыс. т дедвейта	Число судов	Тыс. т дедвейта
Бельгия	81	4 023	164	4 705	245	8 729
Бермудские Острова	193	30 913	17	1 983	210	32 896
Бразилия	97	13 253	213	2 900	310	16 153
Канада	115	6 083	236	3 139	351	9 222
Китай	4 787	185 478	526	4 601	5 313	190 079
ОАР Гонконг, Китай	481	23 877	85	448	566	24 325
Китайская провинция Тайвань	681	40 772	133	3 488	814	44 260
Кипр	338	13 646	37	278	375	13 924
Дания	877	39 256	114	1 459	991	40 715
Франция	111	5 571	298	5 436	409	11 007
Германия	3 549	121 707	284	4 072	3 833	125 779
Греция	3 472	238 888	223	5 963	3 695	244 851
Индия	125	7 174	617	15 267	742	22 441
Индонезия	117	2 777	1 413	12 525	1 530	15 301
Иран (Исламская Республика)	61	4 271	168	11 046	229	15 317
Италия	826	24 474	58	869	884	25 343
Япония	3 831	218 491	160	5 324	3 991	223 815
Кувейт	21	1 908	55	4 993	76	6 900
Малайзия	117	7 368	497	9 747	614	17 115
Монако	115	8 839	11	319	126	9 158
Нидерланды	295	7 812	912	8 860	1 207	16 673
Норвегия	1 267	39 556	641	6 436	1 908	45 992
Оман	30	6 134	4	5	34	6 139
Республика Корея	1 501	74 306	75	790	1 576	75 096
Российская Федерация	283	12 646	1 444	6 739	1 727	19 384
Саудовская Аравия	50	6 342	137	1 466	187	7 808
Сингапур	1 598	59 579	290	4 573	1 888	64 153
Швеция	125	2 597	214	3 848	339	6 445
Швейцария	274	14 392	56	1 259	330	15 651
Таиланд	63	1 521	352	4 576	415	6 097
Турция	590	17 832	990	11 259	1 580	29 091
Объединенные Арабские Эмираты	386	17 124	313	2 349	699	19 474
Соединенное Королевство	1 079	41 443	158	8 862	1 237	50 305
Соединенные Штаты	1 484	51 180	459	7 098	1 943	58 278
Вьетнам	50	1 117	791	6 846	841	7 963
Итого по 35 странам или территориям	29 070	1 352 349	12 145	173 527	41 215	1 525 876
Прочие владельцы	1 500	43 584	3 677	38 999	5 177	82 583
Неизвестные владельцы	173	1 785	557	3 512	730	5 297
Итого по флагу регистрации	30 743	1 397 718	16 379	216 037	47 122	1 613 756

Источник: Составлено секретариатом ЮНКТАД на основе данных, представленных "Кларксон рисерч сервисез".

Примечание: Грузовые суда валовой вместимостью 1 000 бр.-рег. и более.

Приложение IV Объемы обработки контейнерных грузов в портах (в английском алфавитном порядке)			
Страна/территория	Занимаемое место		Занимаемое место (2010 год)
	2010	2011	
Албания	86 875	91 827	112 (113)
Алжир	279 785	295 733	90 (89)
Антигуа и Барбуда	24 615	26 018	123 (123)
Аргентина	2 021 676	2 159 110	41 (42)
Аруба	130 000	137 410	106 (107)
Австралия	6 668 075	7 011 581	21 (20)
Австрия	350 461	370 437	77 (77)
Багамские Острова	1 125 000	1 189 125	52 (53)
Бахрейн	289 956	306 483	87 (87)
Бангладеш	1 356 099	1 431 851	49 (48)
Барбадос	80 424	85 008	114 (114)
Бельгия	10 984 824	11 034 037	13 (13)
Белиз	31 919	34 200	122 (122)
Бенин	316 744	334 798	84 (84)
Бразилия	8 138 608	8 536 262	18 (18)
Бруней-Даруссалам	99 355	105 018	109 (109)
Болгария	142 611	150 740	103 (104)
Камбоджа	224 206	236 986	94 (95)
Камерун	285 070	301 319	89 (88)
Канада	4 829 806	5 058 741	28 (28)
Каймановы Острова	40 281	42 577	121 (121)
Чили	3 171 959	3 450 401	33 (34)
Китай	130 290 443	143 896 697	1 (1)
ОАР Гонконг, Китай	23 699 242	24 384 000	4 (4)
Китайская провинция Тайвань	12 736 855	13 473 418	11 (10)
Колумбия	2 443 786	2 402 742	38 (38)
Конго	338 916	358 234	81 (81)
Коста-Рика	1 013 483	1 065 468	56 (55)
Кот-д'Ивуар	607 730	642 371	70 (69)
Хорватия	137 048	144 860	105 (106)
Куба	228 346	246 773	92 (93)
Кюрасао		90 000	113 (127)
Кипр	349 357	360 652	80 (78)
Дания	709 147	753 035	61 (60)
Джибути	600 000	634 200	71 (70)
Доминиканская Республика	1 382 680	1 461 492	48 (47)
Эквадор	1 221 849	1 081 169	54 (51)
Египет	6 709 053	7 737 183	19 (19)
Сальвадор	145 774	154 083	102 (103)
Эстония	151 969	197 717	96 (102)
Финляндия	1 247 521	1 326 840	50 (49)
Франция	5 346 800	5 362 900	26 (25)
Французская Гвиана	47 512	50 220	120 (120)
Французская Полинезия	68 889	72 816	115 (115)
Габон	153 657	162 415	101 (101)
Грузия	226 115	239 004	93 (94)
Германия	14 821 767	17 218 712	8 (9)
Гана	647 052	683 934	66 (66)
Греция	1 165 185	1 973 864	44 (52)
Гваделупа	165 665	175 108	100 (100)
Гуам	183 214	193 657	98 (99)
Гватемала	1 012 360	1 070 065	55 (56)
Гондурас	619 867	655 199	68 (67)
Исландия	192 778	193 500	99 (96)
Индия	9 752 908	9 979 224	14 (15)
Индонезия	8 482 636	8 966 146	16 (17)
Иран, Исламская Республика	2 592 522	2 740 296	35 (35)
Ирландия	790 067	763 280	60 (59)
Израиль	2 281 552	2 394 000	39 (39)
Италия	9 787 403	9 529 351	15 (14)
Ямайка	1 891 770	1 999 601	43 (43)
Япония	18 098 346	19 417 757	7 (7)
Иордания	619 000	654 283	69 (68)
Кения	696 000	735 672	62 (61)
Кувейт	991 545	1 048 063	57 (57)
Латвия	256 713	305 339	88 (90)
Ливан	949 155	1 034 249	58 (58)
Ливия	184 585	195 106	97 (98)
Литва	294 954	311 766	86 (86)
Мадагаскар	141 093	149 135	104 (105)
Малайзия	18 267 475	20 139 382	6 (6)
Мальдивские Острова	65 016	68 722	118 (118)
Мальта	2 450 665	2 444 981	37 (37)
Мавритания	65 705	69 450	117 (117)
Маврикий	332 662	350 624	82 (82)
Мексика	3 693 956	4 080 434	30 (32)
Марокко	2 058 430	2 083 000	42 (41)
Мозамбик	254 701	269 219	91 (92)
Мьянма	190 046	200 879	95 (97)
Намибия	256 319	107 606	107 (91)
Нидерланды	11 345 167	12 072 696	12 (12)
Нидерландские Антильские Острова	93 603		127 (111)
Новая Каледония	90 574	95 277	111 (112)
Новая Зеландия	2 463 278	2 516 706	36 (36)
Никарагуа	68 545	72 452	116 (116)
Нигерия	101 007	106 764	108 (108)
Норвегия	330 873	349 733	83 (83)
Оман	3 893 198	3 632 940	32 (30)
Пакистан	2 149 000	2 193 403	40 (40)
Панама	6 003 298	6 911 325	22 (22)
Папуа-Новая Гвинея	295 286	313 598	85 (85)
Парагвай	8 179	8 645	125 (125)
Перу	1 534 056	1 814 743	45 (45)
Филиппины	4 947 039	5 264 086	27 (27)
Польша	1 045 232	1 214 034	51 (54)

Приложение IV Объемы обработки контейнерных грузов в портах (в английском алфавитном порядке) (продолжение)			
	2010	2011	Занимаемое место 2011 год (2010 год)
Португалия	1 622 247	1 758 167	46 (44)
Катар	346 000	365 722	79 (80)
Республика Корея	18 542 804	20 833 508	5 (5)
Румыния	556 694	662 796	67 (72)
Российская Федерация	3 199 980	3 448 947	34 (33)
Остров Святой Елены	650	687	126 (126)
Сент-Люсия	52 479	58 539	119 (119)
Сент-Винсент и Гренадины	18 852	19 927	124 (124)
Саудовская Аравия	5 313 141	5 694 538	25(26)
Сенегал	349 231	369 137	78 (79)
Сингапур	29 178 500	30 727 702	3 (3)
Словения	476 731	589 314	73 (73)
Южная Африка	3 806 427	3 990 193	31 (31)
Испания	12 613 016	13 837 160	10 (11)
Шри-Ланка	4 000 000	4 262 887	29 (29)
Судан	439 100	464 129	75 (75)
Швеция	1 390 504	1 515 217	47 (46)
Швейцария	99 048	104 694	110 (110)
Сирийская Арабская Республика	649 005	685 998	65 (65)
Таиланд	6 648 532	7 171 394	20 (21)
Тринидад и Тобаго	573 217	605 890	72 (71)
Тунис	466 398	492 983	74 (74)
Турция	5 574 018	5 990 103	24 (24)
Украина	659 541	696 641	64 (64)
Объединенные Арабские Эмираты	15 176 524	16 780 386	9 (8)
Соединенное Королевство	8 590 282	8 920 679	17 (16)
Объединенная Республика Танзания	429 285	453 754	76 (76)
Соединенные Штаты	42 337 513	42 999 149	2 (2)
Уругвай	671 952	861 164	59 (62)
Венесуэла (Боливарианская Республика)	1 226 508	1 162 326	53 (50)
Вьетнам	5 983 583	6 335 437	23 (23)
Йемен	669 021	707 155	63 (63)
ИТОГО	540 816 751	580 022 280	

Приложение V Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в английском алфавитном порядке)										
Страна или территория	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Албания	0,40	0,40	0,40	2,28	1,98	2,30	4,34	4,54	0,53	4,43
Алжир	10,00	9,72	8,70	7,86	7,75	8,37	31,45	31,06	7,80	6,91
Американское Самоа	5,17	5,30	4,86	6,28	6,44	4,60	4,85	4,56	4,39	4,19
Ангола	9,67	10,46	9,46	9,90	10,22	11,31	10,71	11,27	13,95	13,80
Антигуа и Барбуда	2,33	2,56	2,43	3,76	3,82	2,66	2,40	2,40	2,41	2,43
Аргентина	20,09	24,95	25,58	25,63	25,70	25,99	27,61	30,62	34,21	33,51
Аруба	7,37	7,52	7,53	5,09	5,09	3,52	5,34	6,21	6,03	6,30
Австралия	26,58	28,02	26,96	26,77	38,21	28,80	28,11	28,34	28,81	29,87
Багамские Острова	17,49	15,70	16,19	16,45	16,35	19,26	25,71	25,18	27,06	26,41
Бахрейн	5,39	4,34	4,44	5,99	5,75	8,04	7,83	9,77	17,86	17,90
Бангладеш	5,20	5,07	5,29	6,36	6,40	7,91	7,55	8,15	8,02	7,96
Барбадос	5,47	5,77	5,34	5,79	5,36	4,75	4,20	5,85	4,82	5,18
Бельгия	73,16	74,17	76,15	73,93	77,98	82,80	84,00	88,47	78,85	82,21
Белиз	2,19	2,59	2,62	2,61	2,32	2,30	3,95	3,85	9,99	10,32
Бенин	10,13	10,23	10,99	11,16	12,02	13,52	11,51	12,69	15,04	14,28
Бермудские Острова	1,54	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	15,92
Бразилия	25,83	31,49	31,61	31,64	30,87	31,08	31,65	34,62	38,53	36,88
Бруней-Даруссалам	3,91	3,46	3,26	3,70	3,68	3,94	5,12	4,68	4,44	4,61
Болгария	6,17	5,61	4,47	4,83	5,09	5,78	5,46	5,37	6,36	5,89
Камбоджа	3,89	3,25	2,93	3,25	3,47	4,67	4,52	5,36	3,45	5,34
Камерун	10,46	10,62	11,41	11,65	11,05	11,60	11,34	11,40	13,44	10,85
Канада	39,67	39,81	36,32	34,40	34,28	41,34	42,39	38,41	38,29	38,44
Кабо-Верде	1,90	2,28	2,76	2,45	3,63	5,13	3,69	4,24	4,48	4,12
Каймановы Острова	1,90	2,23	1,79	1,78	1,78	1,76	2,51	4,03	4,07	1,34
Чили	15,48	15,53	16,10	17,49	17,42	18,84	22,05	22,76	32,98	32,98
Китай	100,00	108,29	113,10	127,85	137,38	132,47	143,57	152,06	156,19	157,51
ОАР Гонконг, Китай	94,42	96,78	99,31	106,20	108,78	104,47	113,60	115,27	117,18	116,63
Китайская провинция Тайвань	59,56	63,74	65,64	62,43	62,58	60,90	64,37	66,69	66,62	64,23
Колумбия	18,61	19,20	20,49	21,07	21,64	23,18	26,13	27,25	37,25	37,49
Коморские Острова	6,07	5,84	5,39	5,51	5,15	5,00	5,74	7,14	5,17	5,21
Конго	8,29	9,10	9,12	9,61	11,80	11,37	10,45	10,78	12,57	15,82
Коста-Рика	12,59	11,12	15,08	15,34	12,78	14,61	12,77	10,69	14,13	14,00
Кот-д'Ивуар	14,39	14,52	12,98	14,98	16,93	19,39	17,48	17,38	16,45	17,55
Хорватия	8,58	12,19	10,47	12,33	15,36	8,48	8,97	21,75	21,38	20,44
Куба	6,78	6,51	6,43	6,71	6,12	5,92	6,57	6,55	5,96	5,77
Кюрасао (до 2010 года – Нидерландские Антильские Острова)	8,16	8,23	7,82	9,22	8,56	8,57	7,97	8,14	6,59	8,14
Кипр	14,39	18,53	17,39	18,01	11,81	13,31	16,20	17,12	16,02	16,39
Демократическая Республика Конго	3,05	3,03	2,66	2,68	3,36	3,80	5,24	3,73	4,05	4,01
Дания	11,56	24,25	25,39	22,10	26,49	27,68	26,76	26,41	44,71	38,67
Джибути	6,76	7,59	7,36	10,45	10,43	17,98	19,55	21,02	16,56	20,29

Приложение V Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством (в английском алфавитном порядке) (продолжение)										
Страна или территория	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Доминика	2,33	2,51	2,33	2,40	2,31	2,73	1,88	2,08	2,08	1,59
Доминиканская Республика	12,45	13,95	15,19	19,87	20,09	21,61	22,25	22,87	23,72	25,57
Эквадор	11,84	12,92	14,17	14,30	13,16	17,09	18,73	22,48	23,05	21,74
Египет	42,86	49,23	50,01	45,37	52,53	51,99	47,55	51,15	57,39	57,48
Сальвадор	6,30	7,32	8,07	7,90	8,67	10,34	9,64	12,02	8,75	8,36
Экваториальная Гвинея	4,04	3,87	3,76	3,36	3,86	3,73	4,37	3,68	4,54	4,02
Эритрея	3,36	1,58	2,23	0,00	3,26	3,26	0,02	4,02	4,17	4,02
Эстония	7,05	6,52	5,76	5,78	5,48	5,71	5,73	5,84	5,43	6,44
Фарерские Острова	4,22	4,40	4,43	4,45	4,20	4,20	4,21	4,20	4,21	4,21
Фиджи	8,26	8,32	7,24	7,35	10,31	8,74	9,44	9,23	12,39	12,05
Финляндия	9,45	10,16	8,58	10,70	9,72	10,15	8,36	11,27	15,51	9,34
Франция	67,34	70,00	67,78	64,84	66,24	67,01	74,94	71,84	70,09	74,94
Французская Полинезия	10,46	11,14	8,91	8,60	9,01	8,39	8,88	8,59	10,86	9,90
Габон	8,78	8,76	8,72	8,57	8,93	9,16	8,55	7,97	9,23	8,95
Гамбия	4,91	6,13	4,80	4,74	4,97	7,53	5,38	5,24	7,81	5,89
Грузия	3,46	3,81	2,94	3,22	4,03	3,83	4,02	3,79	4,99	4,17
Германия	76,59	78,41	80,66	88,95	89,26	84,30	90,88	93,32	90,63	88,61
Гана	12,48	12,64	13,80	14,99	18,13	19,33	17,28	18,01	17,89	19,35
Греция	30,22	29,07	31,29	30,70	27,14	41,91	34,25	32,15	45,50	45,35
Гренландия	2,32	2,32	2,27	2,27	2,36	2,27	2,27	2,30	2,30	2,30
Гренада	2,30	2,52	3,37	4,09	4,20	4,13	3,71	3,93	4,04	4,59
Гуам	10,50	10,52	9,56	8,73	8,56	8,57	8,78	8,76	8,41	7,85
Гватемала	12,28	13,85	18,13	15,40	15,44	14,73	13,33	20,88	20,07	20,28
Гвинея	6,13	6,89	8,71	8,47	6,41	8,32	6,28	6,21	7,42	8,06
Гвинея-Бисау	2,12	5,19	5,03	5,22	5,34	3,54	3,50	4,07	4,31	4,00
Гайана	4,54	4,37	4,60	4,51	4,36	4,34	3,95	3,96	4,06	4,31
Гаити	4,91	3,43	2,91	2,87	3,44	4,40	7,58	4,75	5,08	5,12
Гондурас	9,11	8,64	8,29	8,76	9,26	10,68	9,09	9,42	10,03	10,73
Исландия	4,72	4,88	4,75	4,72	4,72	4,73	4,70	4,68	4,68	4,66
Индия	34,14	36,88	42,90	40,47	42,18	40,97	41,40	41,52	41,29	44,35
Индонезия	25,88	28,84	25,84	26,27	24,85	25,68	25,60	25,91	26,28	27,41
Иран (Исламская Республика)	13,69	14,23	17,37	23,59	22,91	28,90	30,73	30,27	22,62	21,30
Ирак	1,40	1,63	4,06	2,61	1,20	5,11	4,19	4,19	7,10	5,69
Ирландия	8,78	9,66	8,18	8,85	7,64	7,60	8,53	5,94	12,99	12,68
Израиль	20,37	20,06	20,44	21,42	19,83	18,65	33,20	28,49	31,24	32,42
Италия	58,13	62,20	58,11	58,84	55,87	69,97	59,57	70,18	66,33	67,26
Ямайка	21,32	21,99	23,02	25,50	18,23	19,56	33,09	28,16	21,57	25,32
Япония	69,15	66,73	64,54	62,73	66,63	66,33	67,43	67,81	63,09	65,68
Иордания	11,00	13,42	12,98	16,46	16,37	23,71	17,79	16,65	22,75	22,68
Кения	8,59	8,98	9,30	10,85	10,95	12,83	13,09	12,00	11,75	11,38
Кирибати	3,06	3,28	3,05	3,06	3,06	2,85	2,86	3,11	2,91	2,91

Приложение V Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством
(в английском алфавитном порядке) (продолжение)

Страна или территория	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Кувейт	5,87	6,77	4,14	6,22	6,14	6,54	8,31	5,60	6,60	7,12
Латвия	6,37	5,82	5,10	5,87	5,52	5,18	5,98	5,51	5,45	4,07
Ливан	10,57	12,53	25,57	30,01	28,92	29,55	30,29	35,09	43,21	43,16
Либерия	5,29	5,95	4,55	4,50	4,25	5,49	5,95	6,17	8,11	5,88
Ливия	5,25	5,17	4,71	6,59	5,36	9,43	5,38	6,59	7,51	7,29
Литва	5,22	5,88	5,66	6,83	7,76	8,11	9,55	9,77	9,55	5,84
Мадагаскар	6,90	6,83	8,31	7,97	7,82	8,64	7,38	7,72	11,80	11,85
Малайзия	62,83	64,97	69,20	81,58	77,60	81,21	88,14	90,96	99,69	98,18
Мальдивские Острова	4,15	4,08	3,90	4,75	5,45	5,43	1,65	1,62	1,60	8,12
Мальта	27,53	25,70	30,32	29,53	29,92	37,71	37,53	40,95	45,02	49,79
Маршалловы Острова	3,49	3,68	3,26	3,06	3,06	2,85	2,83	3,08	2,91	2,91
Мавритания	5,36	5,99	6,25	7,90	7,93	7,50	5,61	5,62	8,20	6,53
Маврикий	13,13	12,26	11,53	17,17	17,43	14,76	16,68	15,37	23,86	24,72
Мексика	25,29	25,49	29,78	30,98	31,17	31,89	36,35	36,09	38,81	41,80
Микронезия (Федеративные Штаты)	2,80	2,87	1,94	3,13	3,85	3,85	3,43	3,62	3,58	2,17
Черногория (до 2009 года – Сербия и Черногория)	2,92	2,92	2,96	2,96	3,20	0,02	4,48	4,04	1,35	2,35
Марокко	9,39	8,68	8,54	9,02	29,79	38,40	49,36	55,13	55,09	55,53
Мозамбик	6,64	6,71	6,66	7,14	8,81	9,38	8,16	10,12	9,82	10,23
Мьянма	3,12	2,47	2,54	3,12	3,63	3,79	3,68	3,22	4,20	6,00
Намибия	6,28	6,61	8,52	8,37	11,12	13,61	14,45	12,02	15,18	15,50
Нидерланды	78,81	79,95	80,97	84,79	87,57	88,66	89,96	92,10	88,93	87,46
Новая Каледония	9,83	10,34	9,00	8,81	9,23	8,74	9,37	9,17	9,41	9,23
Новая Зеландия	20,88	20,58	20,71	20,60	20,48	10,59	18,38	18,50	19,35	18,95
Никарагуа	4,75	5,25	8,05	7,89	8,91	10,58	8,68	8,41	8,23	8,30
Нигерия	12,83	12,79	13,02	13,69	18,30	19,89	18,28	19,85	21,81	21,35
Северные Марианские Острова	2,17	2,20	1,85	2,86	3,76	3,76	3,43	3,65	3,44	1,37
Норвегия	9,23	8,31	7,34	7,80	7,91	7,93	7,93	7,32	5,31	5,28
Оман	23,33	23,64	20,28	28,96	30,42	45,32	48,52	49,33	47,25	48,46
Пакистан	20,18	21,49	21,82	24,77	24,61	26,58	29,48	30,54	28,12	27,71
Палау	1,04	1,04	1,87	3,07	3,79	3,79	3,43	3,62	3,58	2,17
Панама	32,05	29,12	27,61	30,53	30,45	32,66	41,09	37,51	42,38	44,88
Папуа-Новая Гвинея	6,97	6,40	4,67	6,86	6,92	6,58	6,38	8,83	6,86	6,61
Перу	14,79	14,95	16,33	16,90	17,38	16,96	21,79	21,18	32,80	32,84
Филиппины	15,45	15,87	16,48	18,42	30,26	15,90	15,19	18,56	17,15	18,11
Польша	7,28	7,53	7,50	7,86	9,32	9,21	26,18	26,54	44,62	38,03
Португалия	17,54	16,84	23,55	25,42	34,97	32,97	38,06	21,08	46,23	46,08
Пуэрто-Рико	14,82	15,23	14,68	15,96	15,62	10,92	10,65	10,70	13,67	9,71
Катар	2,64	4,23	3,90	3,59	3,21	2,10	7,67	3,60	6,53	3,35
Республика Корея	68,68	73,03	71,92	77,19	76,40	86,67	82,61	92,02	101,73	100,42
Румыния	12,02	15,37	17,61	22,47	26,35	23,34	15,48	21,37	23,28	25,73
Российская Федерация	11,90	12,72	12,81	14,06	15,31	20,64	20,88	20,64	37,01	38,17

Приложение V Рассчитываемый ЮНКТАД индекс обслуживания линейным судоходством
(в английском алфавитном порядке) (продолжение)

Страна или территория	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Сент-Китс и Невис	5,49	5,32	5,59	6,16	6,19	3,08	2,84	2,66	2,67	2,58
Сент-Люсия	3,70	3,72	3,43	4,21	4,25	4,25	3,77	4,08	4,55	4,93
Сент-Винсент и Гренадины	3,56	3,58	3,40	4,34	4,52	4,13	3,72	3,95	4,02	4,10
Самоа	5,44	5,33	5,09	6,50	6,66	4,62	5,18	4,56	4,39	4,19
Сан-Томе и Принсипи	0,91	1,28	1,57	1,64	2,54	2,38	3,33	2,13	2,28	6,87
Саудовская Аравия	35,83	36,24	40,66	45,04	47,44	47,30	50,43	59,97	60,40	59,67
Сенегал	10,15	10,09	11,24	17,08	17,64	14,96	12,98	12,27	13,59	11,08
Сейшельские Острова	4,88	4,93	5,27	5,29	4,49	4,90	5,16	6,45	6,50	8,08
Сьерра-Леоне	5,84	6,50	5,12	5,08	4,74	5,56	5,80	5,41	7,40	5,15
Сингапур	81,87	83,87	86,11	87,53	94,47	99,47	103,76	105,02	113,16	106,91
Словения	13,91	13,91	11,03	12,87	15,66	19,81	20,61	21,93	21,94	20,82
Соломоновы Острова	3,62	4,29	3,97	4,13	4,16	3,96	5,57	5,87	6,07	6,04
Сомали	3,09	1,28	2,43	3,05	3,24	2,82	4,20	4,20	4,34	4,20
Южная Африка	23,13	25,83	26,21	27,52	28,49	32,07	32,49	35,67	36,83	43,02
Испания	54,44	58,16	62,29	71,26	67,67	70,22	74,32	76,58	74,44	70,40
Шри-Ланка	34,68	33,36	37,31	42,43	46,08	34,74	40,23	41,13	43,43	43,01
Судан	6,95	6,19	5,67	5,66	5,38	9,28	10,05	9,33	12,75	8,42
Суринам	4,77	4,16	3,90	4,29	4,26	4,16	4,12	4,16	4,48	4,91
Швеция	14,76	26,61	28,17	25,82	30,27	31,34	30,58	30,02	49,45	42,32
Сирийская Арабская Республика	8,54	11,84	11,29	14,20	12,72	11,03	15,17	16,77	15,64	16,53
Таиланд	31,01	31,92	33,89	35,31	36,48	36,78	43,76	36,70	37,66	38,32
Того	10,19	10,62	11,09	10,63	12,56	14,42	14,24	14,08	14,07	14,76
Тонга	3,81	4,75	4,45	4,07	4,23	3,99	3,73	3,72	3,37	3,17
Тринидад и Тобаго	13,18	10,61	11,18	13,72	12,88	15,88	15,76	17,89	18,90	17,26
Тунис	8,76	7,62	7,04	7,23	6,95	6,52	6,46	6,33	6,35	5,59
Турция	25,60	27,09	27,09	32,60	35,64	31,98	36,10	39,40	53,15	52,13
Украина	11,18	10,81	14,88	16,73	23,62	22,81	21,06	21,35	24,47	26,72
Объединенные Арабские Эмираты	38,06	39,22	46,70	48,21	48,80	60,45	63,37	62,50	61,09	66,97
Соединенное Королевство	81,69	79,58	81,53	76,77	77,99	84,82	87,53	87,46	84,00	87,72
Объединенная Республика Танзания	8,10	8,59	8,71	10,58	10,46	9,54	10,61	11,49	11,07	11,10
Соединенные Штаты	83,30	87,62	85,80	83,68	82,45	82,43	83,80	81,63	91,70	92,80
Виргинские Острова Соединенных Штатов	1,77	3,00	3,22	3,76	3,81	3,70	3,32	3,39	3,34	3,37
Уругвай	16,44	16,58	16,81	21,28	22,88	22,28	24,46	24,38	32,00	31,37
Вануату	3,92	4,48	4,41	4,34	4,36	4,22	3,75	3,70	3,88	3,42
Венесуэла (Боливарианская Республика)	18,22	19,90	18,62	20,26	20,46	20,43	18,61	19,97	18,93	18,90
Вьетнам	12,86	14,30	15,14	17,59	18,73	26,39	31,36	49,71	48,71	43,26
Йемен	19,21	10,18	9,39	14,28	14,44	14,61	12,49	11,89	13,19	19,00

Источник: ЮНКТАД, на основе данных CI-Online и Lloyds List Intelligence.

Примечание: Подробнее см. <http://stats.unctad.org/lsci>.

ВОПРОСНИК

Обзор морского транспорта

С тем чтобы повысить качество и актуальность Обзора морского транспорта, секретариат ЮНКТАД был признателен, если бы Вы высказали свое мнение о настоящей публикации. Просьба заполнить прилагаемую анкету и направить заполненный экземпляр по нижеуказанному адресу:

Readership Survey
Division on Technology and Logistics
UNCTAD
Palais des Nations, Room E.7044
CH-1211 Geneva 10, Switzerland
Факс: +41 22 917 0050
Эл.-почта: rmt@unctad.org

Благодарим за помощь.

1. Как Вы оцениваете настоящую публикацию?

	Отлично	Хорошо	Удовл.	Неудовл.
Представление и удобочитаемость материала	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Полнота охвата	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Аналитическое качество	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Общее качество	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Что бы Вы отнесли к сильным сторонам настоящей публикации?

3. Что бы Вы отнесли к слабым сторонам настоящей публикации?

4. Для каких основных целей Вы используете настоящую публикацию?

Аналитическая работа	<input type="checkbox"/>	Обучение и подготовка кадров	<input type="checkbox"/>
Разработка политики и управление	<input type="checkbox"/>	Другие цели (просьба уточнить)	<input type="checkbox"/>

5. Сколько лиц используют совместно с Вами Обзор морского транспорта?

Менее 10 От 10 до 20 Более 20



6. К какой из нижеперечисленных областей ближе всего Ваша работа?

- | | | | |
|--|--------------------------|--|--------------------------|
| Правительство | <input type="checkbox"/> | Государственное предприятие | <input type="checkbox"/> |
| Неправительственная организация | <input type="checkbox"/> | Академическое или исследовательское учреждение | <input type="checkbox"/> |
| Международная организация | <input type="checkbox"/> | СМИ | <input type="checkbox"/> |
| Частнопредпринимательская деятельность | <input type="checkbox"/> | Другая сфера (<i>просьба уточнить</i>) _____ | |
-
-

7. Персональные данные

Ф.И.О. (по желанию): _____

Адрес электронной почты (по желанию): _____

Страна постоянного местожительства: _____

8. Есть ли у Вас другие замечания?

КАК ПОЛУЧИТЬ ЭТУ ПУБЛИКАЦИЮ

Издания Организации Объединенных Наций для продажи можно приобрести у распространителей по всему миру.

Их можно также получить, направив письмо по адресу:

United Nations Publications Sales and Marketing Office
300 East 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, New York 10017
United States of America

Тел.: +1 212 963 8302
Факс: +1 212 963 3489
Эл.-почта: publications@un.org

<https://unp.un.org/>